Google

This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

Google

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

3 2044 103 268 595

Grosse Haverei

Die

Havariegrosse-Rechte

der

wichtigsten Staaten

Herausgegeben

von

Rudolph Ulrich

I

Deutsches Recht

232
60

SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV. ANG.
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS

HARVARD LAW LIBRARY

Received March 22, 1907

4763

GROSSE HAVEREI.

Die

Havariegrosse-Rechte der wichtigsten Staaten

im Originaltext und in Übersetzung

nebst

Kommentar

und einer

vergleichenden Zusammenstellung der verschiedenen Rechte.

Herausgegeben

von

Rudolph Ulrich

General-Sekretär des Internationalen Transport-Versicherungs-Verbandes.

Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage

mitbearbeitet von

Dr. Paul Brüders.

1. Band

Deutsches Recht.

Berlin 1903

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68—71.

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Rec. March 22, 1907

Vorwort
zur ersten Auflage.

Havariegrosse-Dispachen werden den gesetzlichen Bestimmungen oder einem feststehenden Handelsgebrauch gemäfs in der überwiegenden Mehrzahl von Fällen an demjenigen Orte aufgemacht, wo sich Schiff und Ladung voneinander trennen. Dieser Ort ist in der Regel auch für das anzuwendende Recht entscheidend, und folgt deshalb aus der Natur des Seeverkehrs, dafs die am Seehandel Beteiligten aufserordentlich häufig darüber zu befinden haben, ob die eingeforderten Havariegrosse-Beiträge wirklich auf der Grundlage des betreffenden, meistens ausländischen Rechtes beruhen. Man sollte daher wohl annehmen, dafs in den hauptsächlichsten Seestädten sich leicht Gelegenheit bieten würde, die fremdländischen Gesetze einzusehen, um die so notwendige Prüfung der Havarie-Rechnungen vornehmen zu können. Dies ist indessen nicht der Fall. Die namhaftesten Kommerzbibliotheken und selbst die Büchersammlungen der gesetzgebenden Körperschaften besitzen nicht eine einigermafsen vollständige Kollektion der ausländischen Gesetzbücher. Die Gleichgültigkeit des Handel treibenden Publikums gegen die Dispache-Forderungen ist indessen erklärlich, wenn man erwägt, dafs die Seeversicherer gesetzmäfsig Havariegrosse-Beiträge und Einbufsen nicht nur nach inländischem, sondern auch nach fremdem Rechte zu erstatten haben. Bei dem grofsen Umfange, welchen das Seeversicherungsgeschäft heute erlangt hat, sind es daher zumeist die Assekuranzgesellschaften, welche sich auf eine Kontrolle der Havariegrosse-Dispachen einzulassen haben, und liegt es mir, als Vertreter der gemeinsamen Interessen einer grofsen Anzahl von Versicherungsgesellschaften, in der Tat häufig ob, über die bezüglichen Rechtsverhältnisse in den verschiedenen Ländern Auskunft zu erteilen. Ich habe dabei die Überzeugung erlangt, dafs die Verbreitung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften über Havariegrosse von grofsem geschäftlichen Nutzen für alle Beteiligten sein würde. Namentlich haben auch Reedereien und Handelsstand dringende Veranlassung, selbst die Dispachen auf ihre Übereinstimmung mit dem zur Anwendung kommenden Rechte zu kontrollieren, weil die Asse-

kuradeure, den gesetzlichen Vorschriften entsprechend, nur für diejenigen Havariegrosse-Beiträge und Einbufsen zu haften haben, welche auf Grund richtig aufgemachter Dispachen vom Versicherten zu leisten oder von ihm zu tragen sind. — Da eine Bekanntschaft mit den verschiedenen lebenden Sprachen nicht überall vorauszusetzen ist, so wurde neben dem Originaltexte durchgängig eine deutsche Übersetzung und vereinzelt auch eine französische und englische beigegeben. Jedes Landesgesetz bildet in dem nachfolgenden Buche für sich ein abgeschlossenes Ganzes, und dürfte die Auffindung der einzelnen gesetzlichen Vorschriften durch das am Schlusse des Werkes enthaltene Sachregister vereinfacht werden. Um die wichtigsten Rechtsverschiedenheiten deutlich zur Anschauung zu bringen, ist dem eigentlichen Gesetzestexte eine Tabelle voraufgeschickt, welche jeden Havariegrosse-Fall einzeln aufzählt und die gesetzliche Regelung desselben in den verschiedenen Ländern mit Verweisung auf die Seitenzahl in dem Werke übersichtlich angibt. Möge die vorliegende Arbeit sich einer beifälligen Aufnahme erfreuen.

Berlin, zu Anfang des Jahres 1884.

Der Verfasser.

Vorwort
zur zweiten Auflage.

Seit dem Erscheinen der ersten Auflage dieses Werkes ist die Mehrzahl der darin behandelten Gesetze einer Revision unterzogen worden, so dafs eine neue Auflage sich als dringend notwendig ergeben hat. Hierbei erschien es sowohl der Verlagsbuchhandlung wie dem Verfasser zweckmäfsig, das Werk in zwei in sich abgeschlossene Teile zu zergliedern, von denen der erste das deutsche Recht mit besonderem alphabetischen Sachregister und der zweite das ausländische Recht, die York-Antwerp-Regeln und eine vergleichende Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen der verschiedenen Rechte enthält. Die einzelnen ausländischen Gesetze sind diesmal alphabetisch nach den betreffenden Staaten geordnet.

Auch bei der Neubearbeitung ist daran festgehalten worden, dafs das Werk sich namentlich für den praktischen Gebrauch eignen soll. Es stellt sich daher — unter prinzipieller Vermeidung geschichtlicher und kritischer Untersuchungen — die Aufgabe, für alle in der Praxis vorkommenden Fälle die nach den geltenden Gesetzen und nach der Rechtsprechung zutreffende Entscheidung zu geben. Als leitender Gesichtspunkt für die einzelnen Bände ist angenommen worden:

1. Für den ersten Band: ein zuverlässiger Kommentar des deutschen Rechts unter eingehender Berücksichtigung der Rechtsprechung, die an den entscheidenden Stellen meist wörtlich zitiert wird.
2. Für den zweiten Band: eine vollständige Wiedergabe der wichtigsten Gesetze über die grofse Haverei sowie der York-Antwerp-Regeln im Original und in deutscher Übersetzung mit kurzen Erläuterungen, welche auf die Literatur, die ergangenen hauptsächlichsten Gerichtsentscheidungen sowie auf die Abweichungen vom deutschen Recht hinweisen. Das englische und amerikanische Recht, das eine gesetzliche Regelung bisher nicht gefunden hat, ist — wie in der ersten Auflage — systematisch bearbeitet.

An der Neubearbeitung des Werkes hat Herr Dr. Brüders einen wesentlichen Anteil genommen, und seiner Mitarbeit ist es zu verdanken, dafs dieselbe schon jetzt erscheinen konnte.

Berlin, im August 1903.

R. Ulrich.

Inhaltsverzeichnis.

Verzeichnis der Abkürzungen.

A.; Art.	= Artikel.
A. D. H. G. B.	= Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch von 1861.
A. S. V. B.	= Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen von 1867.
B. G. B.	= Bürgerliches Gesetzbuch für das Deutsche Reich vom 18. August 1896.
B. S. G.	= Binnenschiffahrtsgesetz für das Deutsche Reich vom 20. Mai 1898.
Emérigon	= Traité des Assurances et des Contrats à la grosse, par Boulay-Paty. Rennes 1827.
Ger. V. G.	= Gerichts-Verfassungsgesetz vom 17./20. Mai 1898.
Ges. fr. Ger.	= Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17./20. Mai 1898.
Gourlie	= J. H. Gourlie, General Average. Philadelphia 1881.
H. G.	= Handelsgericht.
H. G. B.	= Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 10. Mai 1897.
H. G. Ztg.	Jahrgänge bis 1879 einschl. = Hauptblatt der Hamburgischen Handels-Gerichtszeitung; „ seit 1880 = Hauptblatt der Hanseatischen Gerichtszeitung.
H. O. L. G.	= Hanseatisches Oberlandesgericht.
Heck	= Das Recht der grofsen Haverei von Ph. Heck. Berlin 1889.
Konk. Ordn.	= Konkursordnung für das Deutsche Reich vom 17./20. Mai 1898.
Lewis-Boyens	= Das deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von W. Lewis neu bearbeitet von E. Boyens. Band I, Leipzig 1897; Band II, Leipzig 1901.
Lowndes	= R. Lowndes, On general average. 4. ed., London 1888.
Mot. z. Pr. Entw.	= Motive zum Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die Preufsischen Staaten. Berlin 1859.
O. L. G.	= Oberlandesgericht.
Pr. Entw.	= Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die Preufsischen Staaten. Berlin 1859.
Prot.	= Protokolle der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs. Würzburg 1858 bis 1861.
R. G.	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
R. O. H. G.	= „ „ Reichs-Oberhandelsgerichts.
Voigt	= Das deutsche Seeversicherungs-Recht. Jena 1887.
Y. A. R.	= York-Antwerp Rules von 1890.
Z. P. O.	= Zivil-Prozefs-Ordnung für das Deutsche Reich vom 17./20. Mai 1898.

Einleitung.

1. Wortbegriff der „Haverei".

Das Wort

Haverei (englisch: average; französisch: avarie; scandinavisch: havarie; holländisch: avarij; italienisch und portugiesisch: avaria; spanisch: averia; russisch: аварія [avaria] etc.)

hat seinen Ursprung wahrscheinlich in dem arabischen Wort àwâr (Beschädigung). Vergl. die eingehenden Untersuchungen bei Heck a. a. O. S. 628 bis 646.

Das Wort findet in allen modernen Rechten sowohl für das Verhältnis der Schiffahrtsbeteiligten untereinander als auch für das Versicherungsrecht Anwendung und bezeichnet in beiden Beziehungen die durch Schiffahrtsunfälle entstehenden aufserordentlichen Verluste (Schäden und Kosten).

Man unterscheidet zwischen grofser oder gemeinschaftlicher Haverei und einfacher oder besonderer Haverei.

Unter grofser Haverei versteht man die von allen Schiffahrtsbeteiligten gemeinsam, und unter besonderer Haverei die von den betroffenen Beteiligten allein zu tragenden Schäden.

Neben diesen beiden Arten der Haverei bezeichnete man früher mit kleiner oder ordinärer Haverei die regelmäfsigen Kosten der Schiffahrt, welche für Schiff und Ladung im Ein- und Abgangshafen und auf der Reise entstehen. Die neueren Gesetzgebungen rechnen indessen die regelmäfsigen Kosten der Schiffahrt nicht mehr zu den Havereien, sondern sehen dieselben als in der Fracht mit enthalten an, falls von den Beteiligten nicht etwas anderes vereinbart worden ist.

2. Zweck und Bedeutung der grofsen Haverei.

Die grofse Haverei ist ein selbständiges Rechtsinstitut, welches auf den besonderen Verhältnissen der Schiffahrt beruht. Bei der Schiffahrt treten verschiedene Interessen zueinander in räumliche Beziehung und werden gleichen Gefahren ausgesetzt. Dieselben bilden deshalb für die Dauer der Seereise eine Gefahren- und Schutzgemeinschaft. Eine solche Gemeinschaft bringt aber naturgemäfs Interessengegensätze mit sich, die namentlich dann hervortreten, wenn die Gemeinschaft von einer Gefahr bedroht wird, welche nur

durch Opferung eines Interesses oder einzelner Interessen beseitigt werden kann. Jeder Interessent wird dann seinem Egoismus folgend dahin zu wirken suchen, dafs nicht sein Interesse, sondern dasjenige anderer Beteiligter geopfert wird. Durch ein solches Verhalten würde aber die rechtzeitige Ergreifung des zweckmäfsigsten und für die Gesamtheit der Interessen wirtschaftlich günstigsten Abwehrmittels verzögert oder überhaupt unmöglich gemacht. Man kann deshalb vor Ergreifung einer Rettungsmafsregel nicht erst die einzelnen Interessenten befragen und die durch das bürgerliche Recht gezogenen Schranken einhalten, wonach nur der Eigentümer über seine Sachen verfügen kann. Vielmehr mufs hier von der Rechtsordnung ein Weg gefunden werden, der eine sachliche und unparteiische Entscheidung unbekümmert um die Eigentumsrechte der einzelnen Interessenten garantiert.

Hierzu ist folgendes notwendig:

a) Rechtsbeschränkung der einzelnen Interessen. Die Entscheidung über die Rettungsmafsregel mufs den Interessenten abgenommen und einem unparteiischen Dritten übertragen werden. Als solcher kann nur der Schiffer in Betracht kommen. Dieser ist der natürliche und rechtliche Vertreter aller Schiffahrtsinteressenten und kann allein die Gefahr und die möglichen Abwehrmittel genau übersehen.

b) Ausgleich unter den Interessenten. Die Rechtsbeschränkung der einzelnen Interessen ist nur dann gerechtfertigt, wenn die Opfer, welche zum gemeinschaftlichen Besten, behufs Rettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr, zunächst sei es auf Kosten des Schiffes, sei es auf Kosten der Ladung gebracht worden sind, später von sämtlichen Beteiligten gemeinsam getragen werden. Die Sicherheit, dafs eine solche Ausgleichung stattfinden wird, setzt auch den Schiffer in die Lage, ohne Rücksicht auf die Sonderinteressen der einzelnen das mit dem geringsten Nachteil für die Gesamtheit verbundene Mittel zur Beseitigung der gemeinsamen Gefahr zu wählen; denn infolge der schliefslichen Ausgleichung fällt das Privatinteresse jedes einzelnen mit dem Gesamtinteresse aller zusammen. Der Schiffer kann gar kein Interesse bevorzugen. Wenn er es zunächst tut, so wird dieser Erfolg durch den Ausgleich doch wieder vernichtet.

Diese Regelung ist besonders deshalb von höchster Wichtigkeit, weil der Schiffer meist seiner Stellung nach Partei ist. Er ist sogar bisweilen selbst Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffs, ferner ist er häufig durch Gewinnbeteiligung, jedenfalls aber infolge seiner vom Reeder abhängigen Stellung versucht, die Schiffsinteressen den Ladungsinteressen gegenüber zu bevorzugen. Wollte man den Schiffer verpflichten, stets das zweckdienlichste Mittel zu ergreifen, gleichviel ob dadurch Schiffs- oder Ladungsinteressen geschädigt werden, ohne gleichzeitig die Ersatzverpflichtung für das geschädigte Interesse zu bedingen, so würde von ihm ein übermenschliches Pflichtgefühl, vielfach sogar die direkte Schädigung seiner eigenen Interessen ver-

langt. Hierzu kommt noch die schwierige Beweisfrage: es würde meistens unmöglich sein, dem Schiffer die absichtliche Bevorzugung der eigenen bezw. der Schiffsinteressen nachzuweisen.

3. Übelstände bei der grofsen Haverei und Vorschläge zu deren Beseitigung.

Die Hauptübelstände, welche bei der gemeinschaftlichen Tragung der Schäden bestehen, sind folgende:

a) Die Gefahr der Entstellung des Tatbestandes zu Gunsten des Reeders; namentlich:

α) Umdeutung eines den Reeder zufällig treffenden Schadens in einen vorsätzlichen,

β) Umdeutung eines der Ladung vorsätzlich zugefügten Schadens in einen zufälligen,

γ) Darstellung einer nur im Interesse des Reeders vorgenommenen Handlung als im gemeinsamen Interesse geschehen,

δ) Darstellung einer im gemeinsamen Interesse vorgenommenen Handlung als nur im Interesse der Ladung geschehen.

Unterstützt wird die Möglichkeit solcher Umdeutungen durch die Schwierigkeit des Beweises, da unparteiische Zeugen, welche die Sachlage beurteilen können, meist nicht vorhanden sind. Dies gilt in erhöhtem Mafse, wenn das Verklarungswesen ungenügend geregelt ist.

b) Die Schwierigkeit der Nachprüfung eines entstandenen Schadens.

Durch übermäfsigen Ersatz wird der durch das Opfer zunächst geschädigte Beteiligte bevorzugt. Es besteht die Gefahr, dafs übermäfsige Reparaturkosten verrechnet, durch Alter unbrauchbar gewordene Schiffsteile auf Kosten der Gemeinschaft durch neue ersetzt, nicht geleistete Arbeiten in Ansatz gebracht werden etc.; besonders dann, wenn der Geschädigte gegen Seegefahr versichert ist und für seinen Anteil am Havariegrosse-Schaden von dem Versicherer Ersatz erhält.

c) Die hohen Kosten, die durch die Verteilung der Schäden entstehen.

Die Abschätzung des Havariegrosse-Schadens, die Prüfung der Reparaturrechnungen auf ihre Angemessenheit, die Ermittelung der beitragspflichtigen Werte und die Umlage auf dieselben ist eine umfangreiche und schwierige Arbeit, welche in beträchtlichen Dispachegebühren ihren Ausgleich findet. Infolge der Subtilität und Unsicherheit der Rechtsnormen entstehen ferner häufig Prozesse, die (namentlich wenn im Auslande geführt) die Havariegrosse-Rechnung unverhältnismäfsig belasten.

Wegen dieser Übelstände ist schon mehrfach vorgeschlagen worden, die grofse Haverei ganz zu beseitigen. Zuerst wurde dies auf dem Antwerpener Kongrefs 1877, auf welchem die York-Antwerp-Regeln zur Verhandlung standen,

von dem Committee of Lloyds in London beantragt.[1]) Später wurde derselbe Gedanke von anderer Seite, in England namentlich von Douglas Owen[2]) und in Deutschland von Schneider[3]) aufgegriffen und weiter ausgeführt. Nach diesen Vorschlägen sollen alle vorsätzlich gebrachten Opfer ebenso wie die zufälligen Schäden als besondere Haverei gelten, d. h. die Schädigungen des Schiffes dem Reeder allein und die Opfer der Ladung den Ladungseigentümern allein zur Last fallen. Zur Begründung dieses Standpunktes wird folgendes ausgeführt:

Die Interessen sowohl des Schiffes wie der Ladung seien meistens versichert, deshalb berühre die grofse Haverei eigentlich nur die Versicherer. Diese ständen sich aber bei dem jetzigen Havariegrosse-System schlechter als bei dem vorgeschlagenen System der besonderen Haverei. Denn jetzt hätten sie, gleichviel ob sie Schiff, Fracht oder Ladung versichert hätten, zu allen vorsätzlichen Schäden, welche eines dieser Interessen treffen, anteilig beizutragen. Infolge dieser Verteilung der Schäden fielen ihnen einmal die erheblichen Dispachekosten zur Last, und ferner hätten sie in jedem Falle die schwierige und zeitraubende Prüfung der Havereirechnung und der Schadensdokumente vorzunehmen. Diese Mifsstände würden bei dem vorgeschlagenen System vermieden: Jeder Versicherer brauche nur den das versicherte Interesse treffenden Schaden zu ersetzen und demgemäfs die hierauf bezüglichen Schadensdokumente zu prüfen, während die Dispachekosten vollständig in Fortfall kämen. Die Schäden selbst würden sich für die einzelnen Versicherungsgesellschaften ausgleichen; denn der Versicherer, welcher heute für einen vorsätzlichen Schaden am Schiff voll einzutreten habe, sei morgen dafür von der Mittragung eines vorsätzlichen Schadens an der Ladung befreit, und umgekehrt.

Diese Ausführungen würden nur dann zutreffen, wenn einmal die Schiffs-, Fracht- und Ladungsversicherungen bei allen Versicherern denselben Prozentsatz ausmachten, und wenn ferner alle Schiffahrtsinteressen versichert wären. Beides ist aber nicht der Fall. Viele Versicherer übernehmen überhaupt nur Ladungsversicherungen und andere nur Cascoversicherungen, so dafs für diese ein Ausgleich der Havariegrosse-Schäden an Schiff und Ladung nicht stattfinden kann; ebenso gibt es eine Reihe von Reedereien, welche ihre Schiffe unversichert laufen lassen. Bei diesen mufs die oben (Seite 2) erwähnte Befürchtung der Parteilichkeit des Schiffers im höchsten Grade obwalten. Wird

[1]) Report of the fifth annual conference of the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations, 30. August — 3. September 1877, S. 85 — 86. Hier heifst es u. a.: „There is a strong feeling in this Committee that the differences which exist in various countries upon this subject would be best met by abolishing General Average altogether. Possibly this cannot now be done; and if so, the Committee consider that, so far as english practice is concerned, any difference should be met by curtailing, not by enlarging, the english rules.

[2]) Douglas Owen, The reform of General Average, London, Ferry & Sons, 1894 und ferner: Douglas Owen, Marine Insurance, its principles and practical working in „Shipping Gazette and Lloyds List" vom 18. Dezember 1902, S. 12.

[3]) J. Ph. Schneider, Seerechtliche Fragen, Berlin, C. Habel, 1879, S. 69 ff.

ein Schiffer, welcher weifs, dafs ein Opfer des Schiffes seinem Reeder allein zur Last fällt, während ein Opfer der Ladung denselben vollständig frei ausgehen läfst, sich in irgendwie zweifelhaften Fällen noch für ein Opfer des Schiffes entscheiden können? Wird er z. B., um ein gestrandetes Schiff abzubringen, nicht lieber eine noch so wertvolle Ladung über Bord werfen, ehe er seine Maschine überanstrengt oder Dampferhilfe annimmt?

Die Abschaffung der grofsen Haverei würde hiernach Nachteile im Gefolge haben, welche den mit der grofsen Haverei verbundenen Übelständen sicherlich gleichkommen würden. Man kann daher der deutschen technischen Kommission für Seeschiffahrt nur zustimmen, wenn dieselbe in ihrem Bericht über die Havariegrosse-Rechtfrage vom März 1879 erklärt, dafs vom Standpunkt der praktischen Interessen des Seeverkehrs das Institut der grofsen Haverei als unentbehrlich anzusehen sei.

4. Vertragsfreiheit bei der grofsen Haverei.

Auf dem Gebiet der Havariegrosse herrscht Vertragsfreiheit; die gesetzlichen Normen über dieselbe gelten deshalb stets nur insoweit, als nicht durch Vertrag aller Beteiligten etwas anderes bestimmt ist. Es bedarf hierzu nicht eines besonderen Vertrages, es genügt vielmehr, wenn alle Beteiligten (d. h. Befrachter, Ladungsempfänger und Reeder) sich durch Konnossementsklausel geeinigt haben. Die Versicherer sind nicht „Beteiligte“; ihres Einverständnisses müssen die Beteiligten aber gewifs sein, da dieselben sonst die Dispache nicht anzuerkennen brauchen (vergl. z. B. § 837 des Deutschen H. G. B.). Haben nicht alle Beteiligten der Abweichung vom Gesetze zugestimmt, so findet das Gesetzesrecht Anwendung (vergl. Art. 398 des französ. C. d. c., Art. 100 des belg. Gesetzes), da nach dem Gesetz immer nur eine alle Beteiligten bindende Dispache bestehen kann.

Der Grundsatz der Vertragsfreiheit gilt in den Rechten aller Länder, die wenigen Schriftsteller in Frankreich, welche den entgegengesetzten Standpunkt vertreten (z. B. Desjardins IV No. 958), haben in der Rechtsprechung keine Beachtung gefunden.

5. Übersicht über die geltenden Havariegrosse-Rechte.

Das Rechtsinstitut der grofsen Haverei bestand bereits im Altertum im griechischen, rhodischen und römischen Rechte und hat in den Seerechten aller Länder Aufnahme gefunden.

Nach der Gestaltung der wichtigsten Bestimmungen kann man die modernen Havariegrosse-Rechte folgendermafsen gruppieren:

I. Deutsche Gruppe.

A. Deutschland (Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897).
B. Finland („ „ 9. Juni 1873).
C. Japan („ „ 16. Juni 1899).

D. Skandinavische Untergruppe:
1. Dänemark (Seegesetz vom 1. April 1892).
2. Norwegen („ „ 20. Juli 1893).
3. Schweden („ „ 12. Juni 1893).

II. Französische Gruppe.

A. Frankreich (Handelsgesetzbuch vom 15. September 1807).
B. Nachbildungen des französischen Rechts:
1. Ägypten (Handelsgesetzbuch von 1875).
2. Bulgarien (Türkisches Seehandelsgesetz von 1864).
3. Dominikanische Republik (Gesetz vom 5. Juli 1845).
4. Ecuador (Handelsgesetzbuch vom 1. März 1882).
5. Griechenland (Handelsgesetzbuch vom 19. April 1835).
6. Haiti (Seehandelsgesetz vom 8. März 1826).
7. Monaco (Handelsgesetzbuch vom 5. November 1877).
8. Österreich-Ungarn (Gewohnheitsrecht auf Grund des französischen Code de commerce in italienischer Übersetzung laut Dekret vom 15. April 1811).
9. Türkei (Seehandelsgesetz von 1864).
C. Argentinische Untergruppe:
1. Argentinien (Handelsgesetz vom 5. Oktober 1889).
2. Uruguay („ „ 31. Dezember 1878) } auf Grund des alten argentinischen Gesetzbuches.
3. Venezuela („ „ 20. Februar 1873) }
D. Belgien (Gesetz vom 21. August 1879).
E. Italienische Untergruppe:
1. Italien (Handelsgesetz vom 2. April 1882).
2. Rumänien (Handelsgesetz vom 26. März 1887).
F. Niederländische Untergruppe:
1. Niederlande (Gesetz vom 10. April 1838).
2. Niederländische Kolonien:
a) Curaçao (Gesetz vom 4. September 1878).
b) Niederländisch Indien (Gesetz vom 3. Dezember 1847).
G. Portugiesische Untergruppe:
1. Portugal (Handelsgesetzbuch vom 28. Januar 1888).
2. Brasilien (Handelsgesetzbuch vom 25. Juni 1850) } auf Grund des alten portugiesischen Gesetzes.
3. Portugiesische Kolonien (Handelsgesetzbuch vom 18. September 1833) }
H. Rufsland (Handelsgesetzbuch von 1887).
J. Spanische Untergruppe:
1. Spanien (Handelsgesetzbuch vom 22. August 1885).
2. Auf Grundlage des alten spanischen Gesetzes:
a) Chile (Handelsgesetzbuch vom 23. November 1865).
b) Columbien (Seehandelsgesetz vom 10. März 1873).

c) Costa Rica (Handelsgesetz von 1850).
d) Guatemala („ vom 20. Juli 1877).
e) Honduras („ „ 27. August 1880).
f) Nicaragua („ „ 12. März 1869).
g) Salvador („ „ 1. Mai 1882).

3. Auf Grundlage des neuen spanischen Gesetzes:
   a) Mexico (Handelsgesetz vom 15. September 1889).
   b) Peru (Handelsgesetz vom 22. Februar 1902).

III. Englisch-Amerikanische Gruppe.

A. England . . . .
B. Englische Kolonien . . . . .
C. Vereinigte Staaten von Amerika
} kein kodifiziertes Recht.

6. Geltungsgebiet der Landes-Havariegrosse-Rechte.

Über die Frage, welches Recht bei internationalen Beziehungen zur Anwendung zu bringen ist, entscheidet das internationale Privatrecht. Das Deutsche Handelsgesetzbuch enthält keine Bestimmungen hierüber, und in der Kommission wurde ausdrücklich erklärt, dafs die allgemeinen Grundsätze des internationalen Privatrechts mafsgebend sein sollen (Prot. S. 2756 ff.).

Die Frage ist bei der Havariegrosse von grofser Bedeutung; denn eine Kollision verschiedener Rechte tritt hier naturgemäfs sehr oft ein, da einmal die Schiffe meist verschiedene Rechtsgebiete durchfahren, andererseits die Havariegrosse-Interessenten vielfach verschiedenen Nationalitäten angehören. Es ist aber ein dringendes Verkehrsbedürfnis, dafs die Havariegrosse-Beziehungen für alle Interessenten nach demselben Recht beurteilt werden.

Für die einzelnen Rechtsbeziehungen der Havariegrosse sind in Ermangelung eines Vertrages mit allen Beteiligten (vergl. oben No. 4 auf S. 5) nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts folgende Rechte mafsgebend:

a) Das Recht der Flagge:

α) bezüglich der Frage, an welchem Ort die Dispache aufzumachen ist.

Die Rechte aller Länder stimmen darin überein, dafs die Dispache am Bestimmungsorte aufzumachen ist, falls das Schiff den Bestimmungsort erreicht. Eine Rechtsverschiedenheit besteht aber in den einzelnen Ländern dann, wenn das Schiff den Bestimmungsort nicht erreicht. Nach deutschem Recht (§ 727), dänischem, schwedischem und norwegischem Recht (§ 213) ist in diesem Falle die Dispache an dem Orte aufzumachen, wo sich Schiff und Ladung trennen; nach französischem, englischem und belgischem Recht dagegen erfolgt auch in einem solchen Falle die Dispachierung am Bestimmungsorte, wenn die Ladung

mit einem anderen Schiffe seinem Bestimmungsorte zugeführt wird (vergl. die Bemerkungen zum § 727 des Deutschen Handelsgesetzbuches unter No. 2 b α).

β) bezüglich der Voraussetzungen der Havariegrosse-Mafsregel, namentlich für die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Schiffer zum Seewurf schreiten darf, ob dazu z. B. wie nach französischem Recht (Art. 400, 410) eine Beratung mit den Schiffsoffizieren erforderlich ist.

b) Das Recht des Aufmachungsortes der Dispache:

α) bezüglich des Havariegrosse-Verfahrens, und zwar dessen Notwendigkeit, Form und Wirkung;

β) bezüglich der Feststellung der Schäden, welche als Havariegrosse zu verteilen sind;

γ) bezüglich der Verteilung der Havariegrosse-Schäden auf die einzelnen gefährdeten Interessen.

Die Anwendung des Rechts des Aufmachungsortes der Dispache kann bei Ordrereisen zu Mifsständen führen; wenn nämlich der Befrachter nach stattgehabter Havariegrosse erst einen für ihn günstigen Dispachierungsort als Bestimmungsort festsetzt.

Hauptsächlich mit Rücksicht hierauf wird vielfach vorgeschlagen, das Recht der Flagge auch in den zuletzt erwähnten Fällen zur Anwendung zu bringen. Dies beantragte auch die Kommission des Antwerpener Kongresses 1885;[1]) der Antrag fiel aber im Plenum infolge des Widerstandes der Dispacheure.[2]) In der Tat würde dadurch die Dispachierung um sehr vieles komplizierter werden, während anderseits sich die Kontrollarbeit vereinfachen würde.

c) Das Recht, welches den Frachtvertrag beherrscht, bezüglich der aus dem Frachtvertrage entstehenden Rechtsfragen.

Für die Frage, ob dem Verfrachter Fracht und event. in welchem Umfange (volle oder Distanzfracht) gebührt, wonach sich dann der in Havariegrosse zu verrechnende Frachtverlust bestimmt, entscheidet nicht das Recht des Aufmachungsortes der Dispache, sondern dasjenige, welches die gesamten Beziehungen des Frachtvertrages regelt. Als solches gilt in der Regel für Deutschland und Holland: das Recht des Bestimmungsortes der Ladung, für England: das Recht der Flagge, und für die romanischen Länder: das Recht des Vertragsabschlusses (vergl. hierüber die eingehenden Ausführungen bei Lewis-Boyens I S. 46 ff.).

[1]) Vergl. Actes du congrès international de droit commercial d'Anvers; Bruxelles 1886, S. 118.

[2]) Vergl. ebenda, S. 126.

Deutschland.

A. Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.

Vorbemerkung.

1. Materialien.

Protokolle: VI S. 2632 bis 2788, 2794 bis 2795 (1. Lesung); VIII S. 4074 bis 4133 (2. Lesung); VIII S. 4211 bis 4226, 4460 bis 4461 (Redaktionsverhandlungen);

Dr. Heck, Das Recht der grofsen Haverei, Berlin 1889.

R. Schröder in Endemanns Handbuch des Handelsrechts, VI, Abschnitt 5, S. 258 bis 290. Leipzig 1884.

Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht, Band 2, S. 460 bis 565. Leipzig 1901.

G. Dullo, Haverei, Königsberg 1902.

2. Anwendung des deutschen Rechts seitens der Konsuln und in den Kolonien.

a) Konsulargerichtsbarkeit. Nach § 40 in Verbindung mit § 19 No. 1 des Reichsgesetzes über die Konsulargerichtsbarkeit vom 7. April 1900 (Reichsgesetzblatt 1900 S. 213 ff.) ist in Handelssachen zunächst das in dem betreffenden Konsulargerichtsbezirke geltende Handels-Gewohnheitsrecht und erst in zweiter Linie das Deutsche Handelsgesetzbuch mit den übrigen Reichsgesetzen anzuwenden.

Der Konsulargerichtsbarkeit sind gemäfs § 2 des Gesetzes unterworfen:

1. Deutsche;
2. Ausländer, soweit sie für ihre Rechtsverhältnisse dem deutschen Schutze unterstellt sind (Schutzgenossen).

b) Kolonialgerichtsbarkeit. Für die deutschen Schutzgebiete finden nach § 3 des deutschen Schutzgebietsgesetzes vom 10. September 1900 (Reichsgesetzblatt 1900 S. 812 ff.) die oben erwähnten §§ 19 No. 1 und 40 des Reichsgesetzes über die Konsulargerichtsbarkeit entsprechende Anwendung. Das Schutzgebietsgesetz gilt jedoch im allgemeinen nur für die nichteingeborenen Personen. Auf Eingeborene und Angehörige fremder farbiger Stämme (mit Ausnahme der Japaner) findet es nur insoweit Anwendung, als dies für die einzelnen Schutzgebiete durch besondere Kaiserliche Verordnung bestimmt wird (§ 4 des Schutzgebietsgesetzes und § 2 der Verordnung, betreffend die Rechtsverhältnisse in den deutschen Schutzgebieten; Reichsgesetzblatt 1900 S. 1005).

Viertes Buch: Seehandel.

Siebenter Abschnitt: Haverei.[1])

Erster Titel: Grofse (gemeinschaftliche) Haverei und besondere Haverei.

I. Voraussetzungen der grofsen Haverei.

1. Allgemeine Voraussetzungen der grofsen Haverei.

§ 700.

Alle Schäden, die dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheifs vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Mafsregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden, sind grofse Haverei.

Die grofse Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.

1. „Gefahr".

Von den meisten Rechten wird als Voraussetzung der Verteilung der Schäden in grofser Haverei eine gemeinsame „Gefahr", von anderen nur ein gemeinsames „Interesse" verlangt.

Das deutsche Recht setzt stets eine Gefahr voraus.

a) Begriff der Gefahr. Was als „Gefahr" anzusehen ist, bestimmt das Gesetz nicht. Auch die Kommissionsberatungen geben keinen zuverlässigen Anhalt dafür. In der Kommission war zwar beantragt worden, in dem Gesetz statt „Gefahr": „erhebliche Gefahr" zu setzen, um damit anzudeuten, dafs nicht jede beliebige Gefahr Havariegrosse begründe, sondern nur eine solche, welche mit dem Opfer im Verhältnis stände. Dieser Antrag wurde jedoch mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt (Protokoll S. 4077).

Die deutsche Rechtsprechung versteht unter einer Gefahr nur die Wahrscheinlichkeit des Totalverlustes der bedrohten Interessen. Es kommt also hauptsächlich die Gefahr des Unterganges und der Nehmung von

[1]) Einige fremde Gesetzgebungen geben eine Definition der Haverei überhaupt (z. B. Franz. H. G. B. Art. 397; Holländisches H. G. B. Art. 696; Belgisches H. G. B. Art. 99) und lassen dann eine positive Erläuterung sowohl der grofsen (z. B. Holl. H. G. B. Art. 699, Ziffer 23) als der besonderen Haverei (z. B. Holl. H. G. B. Art. 701, Ziffer 7) folgen. Der Deutschen Handelgesetzgebungs-Konferenz erschien die allgemeine Begriffsbestimmung der Haverei überflüssig, weil mit dem Begriff Haverei keine praktischen Folgen verbunden seien. Das Deutsche Handelsgesetzbuch gibt aber im § 700 eine positive Definition der grofsen Haverei, beschränkt sich dann bezüglich der besonderen Haverei auf eine negative Begriffsbestimmung (§ 701) und läfst die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Kosten der Schiffahrt, welche man früher als kleine Haverei zu bezeichnen pflegte, laut § 621 in der Fracht mitaufgehen. Um die Lehre von der grofsen Haverei anschaulicher zu machen, sind ferner im § 706 die hauptsächlichsten Fälle der grofsen Haverei und im § 707 diejenigen der besonderen Haverei einzeln aufgezählt.

Schiff und Ladung in Betracht; eine Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 17. Mai 1878 (R. O. H. G. 23, S. 344) verlangt eine solche Gefahr, die bei uneingestellter Fortsetzung der Reise dem Schiffe, also auch der Ladung Untergang droht.

b) Gegenwärtige Gefahr. Durch die Handelsgesetzgebungs-Konferenz und durch die ständige Rechtsprechung des Reichs-Oberhandelsgerichts und des Reichsgerichts ist festgestellt, dafs die Gefahr eine

nahe, unmittelbare, imminente, bereits eingetretene, also eine gegenwärtige, nicht blofs eine zukünftige, drohende sein müsse.

Von einem entsprechenden Zusatz zu dem Wort „Gefahr“ glaubte man bei der Fassung des § 700 absehen zu können, weil in der Wendung: „Rettung aus einer Gefahr“ das Erfordernis bereits ausgedrückt sei. Die Rechtslage wird durch die nachfolgenden Gerichtsentscheidungen erläutert:

α) Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 1. September 1876 (R. O. H. G. XI S. 157):

„Man darf Handlungen, welche vorgenommen werden, um dem Eintritte von Gefahren vorzubeugen, in Bezug auf die Anwendung der Havariegrosse-Prinzipien nicht solchen Handlungen gleichstellen, welche, wie § 700 des Handelsgesetzbuches sie bezeichnet, »zum Zweck der Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr« in Ausführung gebracht werden. Die Havariegrosse setzt ihrem Wesen nach eine eingetretene Gefahr voraus. Aufwendungen für den Zweck vorbeugender Mafsregeln gehören nicht in ihren Bereich. Wie dies allgemein in den Rechten der seefahrenden Nationen anerkannt wird, so kann insbesondere darüber, dafs dem Deutschen Handelsgesetzbuche diese Auffassung zu Grunde liegt, kein Zweifel bestehen. In dem Artikel 551 des preufsischen Entwurfs, der Quelle des § 700, lauteten die bezüglichen Worte wie folgt:

»behufs der Errettung aus einer drohenden gemeinschaftlichen Gefahr«.

Gemäfs Seite 2687 der Protokolle der Handelsgesetzgebungs-Konferenz aber ist das Wort »drohenden« deshalb beseitigt worden, um es aufser Zweifel zu stellen,

»dafs nur von einer gegenwärtigen Gefahr die Rede sei; denn selbstverständlich müfsten sich das Schiff und die Ladung in Gefahr befunden haben, wenn eine Errettung derselben aus der Gefahr denkbar sein solle. Das Wort »drohenden« könnte zu der Ansicht Veranlassung geben, als dürfe die Gefahr eine entferntere sein.«

β) Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Dezember 1884 (H. G. Ztg. 1885 S. 167):

„Als Voraussetzung der grofsen Haverei genügt nicht schon eine erst in Zukunft zu befürchtende Gefahr, deren Eintritt vorgebeugt

werden soll, sondern es mufs eine schon eingetretene, unmittelbar drohende, gegenwärtige, gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung vorliegen, d. h. eine Sachlage, welche notwendigerweise oder doch regelmäfsig Schaden verursacht."

Freilich ist nicht erforderlich, dafs der Schiffer den Augenblick abwartet, wo die Gefahr ihre gröfste Höhe erreicht; denn dann würde die Rettungsmafsregel meist zu spät kommen. Es genügt, wenn die Gefahr in nächster Zeit, z. B. mit zunehmender Ebbe, mit Notwendigkeit eintreten mufs (Erkenntnis des hanseat. O. L. G. vom 30. Januar 1882, H. Ger. Ztg. 1881 S. 374ff.).

Als Beispiele gegenwärtiger Gefahr seien nachfolgende Fälle aufgeführt:

α) wenn das Schiff in Eisgang gerät und anzunehmen ist, dafs das Eis das Schiff auf gefährliche Stellen drängen oder zerschneiden wird (R. O. H. G. vom 17. Mai 1878, Bd. XXIII, S. 345);

β) wenn das Schiff auf Grund gerät und infolge der Beschaffenheit des Bodens oder der Stauung der Ladung ein Leckspringen oder Durchbrechen des Schiffs zu befürchten ist;

γ) wenn sich die Ladung unterwegs erhitzt und der Bestimmungsort noch zu weit entfernt ist, so dafs die Erreichuug desselben vor Ausbruch des Brandes unmöglich ist (H. G. Ztg. 1884 No. 152);

δ) wenn das Schiff infolge fehlender Seezeichen Lotsen- und Schleppdienste annehmen mufs. Das Hamburger Handelsgericht führt hierzu in einem Urteil vom 30. März 1871 (H. G. Ztg. 1871 S. 224) folgendes aus:

> „Die durch das Fehlen der Seezeichen verursachte Gefahr hätte bei Fortsetzung der Reise Schiff und Ladung unmittelbar und unvermeidlich betroffen."

Ist die Gefahr noch nicht eingetreten, sondern droht dieselbe erst in der Zukunft einzutreten, so sind die hiergegen getroffenen Mafsregeln keine Rettungs-, sondern Vorbeugungsmafsregeln, die im allgemeinen zur Begründung einer grofsen Haverei nicht genügen. Nur in einem Spezialfall, dem Einlaufen in einen Nothafen, ist gemäfs § 706 No. 4 auch bei drohender Gefahr grofse Haverei anzunehmen.

Als Beispiele einer blofs drohenden Gefahr seien folgende Fälle erwähnt:

α) wenn das Schiff in Treibeis gerät, das erst bei Hinzutritt weiterer Ereignisse, z. B. Sturm, dem Schiff gefährlich werden kann;

β) wenn das Schiff an einem Ort auf Grund gerät, wo es an sich keine Gefahr läuft;

γ) wenn Wasser in ein im Hafen liegendes Schiff eindringt, das Sinken des Schiffes aber durch die Herausschaffung der Ladung

verhindert werden kann. Hierzu ist in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 27. September 1901 (H. G. Ztg. 1901 S. 281ff.) folgendes ausgeführt:

„Bei dem Eindringen des Wassers in das Schiff bestand zunächst nur eine Gefahr der Beschädigung der Ladung durch das in das Schiff eindringende Wasser, welche mit dem Fortschreiten der Entlöschung der Ladung sich stetig für die noch im Schiffe verbliebenen Ladungsteile verringerte, da der Eintritt von Wasser in das Schiff mit der fortschreitenden Entlastung des Schiffes abnahm; eine Gefahr für das Schiff selbst drohte damals nur einzutreten, wenn die Herausschaffung der durch das eindringende Wasser gefährdeten Ladung aus dem Schiffe unterblieb und dadurch die Gefahr eines Sinkens des Schiffes hervorgerufen wurde; sie bestand z. Zt. der Anordnung des Auspumpens des Wassers aus dem Schiffe nicht und es war auch damals noch durchaus fraglich, ob dieselbe überhaupt eintreten werde. Es erscheint deshalb ausgeschlossen, die unternommenen Mafsregeln als zur Errettung von Schiff und Ladung aus einer gegenwärtigen gemeinsamen Gefahr erforderlich anzuerkennen."

δ) wenn der Mast eines Segelschiffes schadhaft wird, infolge günstigen Wetters aber ein Überbordgehen desselben nicht zu befürchten ist. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des Landgerichts Hamburg vom 20. Juli 1883 (H. G. Ztg. 1883 S. 255) folgendermafsen:

„Was die Aufwendungen zum Laschen des Grofsmastes anlangt, so hat derselbe ausweise der Verklarung während einer kurzen orkanartigen Bö oberhalb des stehenden Gutes an Steuerbordseite einen Sprung erhalten. Nachdem die Bö vorübergegangen, trat schönes Wetter mit leichter westlicher Brise ein; auch während der folgenden Tage blieb das Wetter gemäfsigt, und erst 6 Tage später wurde mit Hilfe von Planken und einer Trosse eine Reservespiere an den grofsen Mast gelascht. Aus diesen Angaben der Verklarung geht nicht hervor, dafs die Gefahr, wegen welcher die Aufwendungen gemacht sind, eine imminente und unmittelbare war.

Die behufs Laschung des Mastes gemachten Aufwendungen sind unter diesen Umständen als Mafsregeln anzusehen, welche lediglich aus Zweckmäfsigkeitsrücksichten und nautischen Erwägungen getroffen wurden."

c) Beurteilung des Vorliegens einer Gefahr. Die Entscheidung der Frage, ob eine „Gefahr" vorliegt, ist nicht allein von objektiven Momenten abhängig zu machen. Es genügt vielmehr, wenn der Schiffer als ordentlicher Schiffer ohne Verletzung der ihm obliegenden Sorgfalt annahm

oder annehmen konnte, dafs eine gegenwärtige Gefahr vorlag. Die Handelsgesetzgebungs-Kommission hat diesen Standpunkt ausdrücklich gebilligt und infolgedessen den aus ihrer Mitte gestellten Antrag abgelehnt, die Worte des § 700: „aus einer gemeinsamen Gefahr“ durch die Fassung: „aus einer erheblichen gemeinsamen Gefahr“ zu ersetzen: Der Schiffer habe zu beurteilen, ob eine konkrete, als erheblich zu betrachtende Gefahr vorhanden sei, und wenn er das annehme, ohne dafs ihn dabei der geringste Vorwurf treffe, so könnten die anderen Havereibeteiligten nicht darunter leiden, dafs nachträglich die Gefahr für unerheblich erachtet worden sei (vergl. Erkenntnis des R. O. H. G. vom 23. Dezember 1872; Bd. 8, S. 299).

Ebenso heifst es auf Seite 104 der Begründung zum deutschen Binnenschiffahrtsgesetze:

> „Das Erfordernis objektiver Angemessenheit der vom Schiffer ergriffenen Mafsregel und der hieraus sich ergebenden Ersatzansprüche ist im Handelsgesetzbuch nicht aufgestellt. Eine solche Bestimmung würde voraussichtlich eine Quelle steter Streitigkeiten werden; sie wäre auch in Anbetracht der Lage, in welcher sich der Schiffer bei drohender Gefahr befindet, selbst sachlich nicht gerechtfertigt. Die Verantwortlichkeit des Schiffers, wie sie im § 511 H. G. B. (§ 7 B. S. G.) anerkannt ist, mufs auch hier genügen. Diese Verantwortlichkeit erstreckt sich selbstverständlich auf die Anwendung der gebührenden Sorgfalt bei der Wahl der zur Rettung aus einer Gefahr geeigneten Mittel, und es mufs daher der Entscheidung im einzelnen Fall überlassen bleiben, ob dem Schiffer, falls die durch seine Mafsnahmen herbeigeführten Aufwendungen bei späterer Beurteilung nicht völlig einwandfrei erscheinen, hieraus nach Lage der Verhältnisse ein Vorwurf gemacht werden kann.“

Zur Erläuterung der Rechtslage diene das nachfolgende Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 1. Februar 1897 (H. G. Ztg. 1897 S. 81 ff.):

Ein mit Baumwolle beladener Dampfer erhielt unterwegs erst Backbord-, dann Steuerbordschlagseite, und der Kapitän beschlofs, um der Gefahr des Kenterns zu entgehen, Bermuda als Nothafen anzulaufen. Nachdem die Ladung dort umgestaut und Ballast eingenommen war, ist die Reise fortgesetzt und ohne Unfall beendet worden. Nachträglich stellte sich heraus, dafs trotz der starken Neigung des Dampfers zunächst nach Backbord-, dann nach Steuerbordseite eine direkte Gefahr des Kenterns nicht bestanden hat, dafs das Anlaufen von Bermuda als Nothafen also unnötig gewesen ist und dafs die Reise ohne Gefährdung von Schiff und Ladung hätte fortgesetzt werden können. Der Dampfer war zwar rank, ist gleichwohl aber seetüchtig gewesen. Hätte der Kapitän, statt einen Nothafen anzulaufen, die Reise fortgesetzt, so würde mit Entnahme der im Oberdeck und in den oberen Bunkern verladenen

Kohlen die metacentrische Höhe und damit die Stabilität allmählich und stetig gewachsen sein. Trotzdem also objektiv eine Gefahr für Schiff und Ladung nicht vorgelegen hat, als der Kapitän sich entschlofs einen Nothafen anzulaufen, so hat das Gericht dennoch die allgemeinen Voraussetzungen der grofsen Haverei aus folgenden Gründen als vorliegend anerkannt:

„Die Beurteilung der Frage, ob in concreto eine Gefahr vorliegt und als erheblich zu erachten ist, mufs dem verständigen und gewissenhaften Ermessen des Schiffers überlassen bleiben. Allerdings können Handlungen, die aus übertriebener Ängstlichkeit, um eingebildeten Gefahren zu entgehen, oder aus blofsen Zweckmäfsigkeitsrücksichten vorgenommen werden, grofse Haverei nicht begründen, anderseits verbieten es die Grenzen menschlicher Voraussicht und die Unsicherheit, welchen Ausgang ein eingetretenes Ereignis nehmen wird, einen rein objektiven Mafsstab für das Vorhandensein einer Gefahr anzulegen. Wenn deshalb der Schiffer in kritischer Lage eine erhebliche Gefahr annehmen zu müssen glaubt und vorbeugende Mafsregeln trifft, ohne dafs ihm dabei der Vorwurf einer Pflichtverletzung gemacht werden kann, so war die Gefahr eine wirkliche, es sind mithin die Voraussetzungen für eine Havariegrosse-Verteilung gegeben, und dieselben können nicht dadurch beseitigt werden, dafs durch nachträgliche Ermittelungen ausgefunden wird, die eingetretenen Umstände würden die befürchtete Wirkung nicht gehabt haben.

Es kann nun im vorliegenden Falle nicht zweifelhaft sein, dafs eine die getroffenen Mafsregeln rechtfertigende Gefahr vom Schiffer verständigerweise wohl angenommen werden durfte. Die Beurteilung, wie weit das Schiff sich auf die Seite legen durfte, um das Wiederaufrichtungsvermögen zu behalten, und wann genau die Grenze der Stabilität erreicht war, setzt voraus, dafs der Schiffer im stande war, das sogenannte Metacentrum des Schiffes und die metacentrische Höhe zu berechnen, erfordert mithin spezialtechnische Kenntnisse, die dem Schiffer nicht zugemutet werden können. Es war deshalb natürlich, dafs der Schiffer bei beständig zunehmender Neigung des Schiffes die Widerstandsfähigkeit desselben, namentlich für den Fall eintretender Verschlechterung des Wetters, bezweifelte und die Möglichkeit des Kenterns befürchtete, und es gereicht ihm nicht zum Verschulden, wenn er unter diesen Umständen einen Nothafen anlief, um durch Umstauung der Ladung und Einnahme von Ballast das Schiff stabiler zu machen."

Hat dagegen der Schiffer aus übertriebener Ängstlichkeit oder unüberlegt gehandelt, um einer eingebildeten Gefahr zu entgehen, so liegt Havariegrosse nicht vor (Prot. S. 2686). So ist durch ein Erkenntnis des Hamburger Landgerichts vom 21. Dezember 1883 (H. G. Ztg. 1884 S. 32) in folgendem Falle entschieden worden:

„Der Kapitän des Schiffes »Ino« setzte dieses auf Strand, obgleich

er nach dem Gutachten der Sachverständigen noch durch Halsen vor dem Winde das Schiff auf den anderen Bug bringen und dann entweder nahezu vor dem Winde vom Strande frei segeln oder aber am Winde sogar vom Lande frei treiben und auf die eine oder die andere Weise seinen Bestimmungsort hätte erreichen können.

Die von ihm ergriffene Mafsregel war deshalb eine unter den gegebenen Verhältnissen durchaus verkehrte und unüberlegte.

Nach dem Gutachten der Sachverständigen dahin, dafs ein einfaches nautisches Manöver ausgereicht haben würde, das Schiff vor einer Strandung zu bewahren und voraussichtlich direkt seinem Bestimmungsorte zuzuführen, ist aber anzunehmen, dafs eine wirkliche Gefahr für Schiff und Ladung in dem Augenblicke, als der Entschlufs gefafst wurde, vor dem Winde auf den Strand abzuhalten, nicht vorhanden war. Glaubte aber der Kapitän damals, sich in einer Gefahr der Strandung zu befinden, und handelte er unter dieser Voraussetzung, so erwächst dadurch den Ladungsinteressenten noch nicht die Verpflichtung, die dem Schiffe zugefügten Schäden in Havariegrosse zu vergüten; denn nur eine wirklich vorhandene Gefahr, nicht auch eine angebliche Gefahr reicht zur Begründung der Havariegrosse aus."

Hat also der Schiffer in solchem Falle Opfer aus dem Vermögen der Ladungsinteressenten gebracht, z. B. Güter geworfen, so besteht nur ein Anspruch gegen den Reeder und Schiffer wegen Verschuldens, hat er Opfer aus dem Vermögen des Reeders gebracht, z. B. einen Mast gekappt, so besteht nur ein Anspruch gegen den Schiffer.

2. Gemeinsame Gefahr.

Grofse Haverei liegt, wie aus dem Wortlaut des § 700 hervorgeht, nur dann vor, wenn eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung besteht.

Hieraus folgt:

a) Begriff:

α) Eine Verteilung von Schäden und Kosten kann nur stattfinden, wenn verschiedene Interessen bei der Seefahrt beteiligt sind. Grofse Haverei liegt deshalb nicht vor, wenn das Schiff ohne Ladung (in Ballast) in Fahrt gesetzt und zu seiner Rettung allein ein Opfer gebracht ist (Protokolle S. 2635). Dagegen bestimmen die Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867, dafs in solchem Falle (wenn das Schiff in Ballast fuhr) etwaige Aufopferungen im Verhältnisse zu dem Versicherer als Havariegrosse behandelt werden sollen.

β) Die verschiedenen Interessen müssen in gleicher Weise bedroht sein.

Der Anspruch auf Verteilung in Havariegrosse auf die einzelnen Interessen ist nur dann berechtigt, wenn die Interessen, die in gleicher Weise beizutragen haben, auch in gleicher Weise bedroht sind: Eine gleichmäfsige Umlage erfordert gleiche Interessen.

In folgenden Fällen ist z. B. eine für alle Interessen gleiche Gefahr nicht anzunehmen:

aa) wenn die Gefahr für die Ladung zwar gegenwärtig ist, für das Schiff dagegen nur droht; z. B. beim Eindringen von Wasser in ein beladenes, im Hafen liegendes Schiff (Entscheidung des H. O. L. G. vom 27. September 1901; Hanseatische Gerichtszeitung 1901 S. 281 ff.), vergl. oben S. 13;

bb) wenn für ein Interesse nur die Gefahr der Beschädigung, für andere dagegen die Gefahr völliger Vernichtung besteht. Dies ist insbesondere für Havereien auf Flüssen und Kanälen wichtig, wie die nachfolgenden Ausführungen in der Begründung zum deutschen Binnenschiffahrtsgesetze auf Seite 103 zeigen:

„Gerade in der Frage, ob die Gefahr eine für Schiff und Ladung gemeinsame gewesen ist, wird die Verschiedenheit der Verhältnisse bei der Seeschiffahrt und bei der Binnenschiffahrt zur Geltung kommen. Denn auf der See, wo die Möglichkeit des vollständigen Unterganges des Schiffes und hiermit in der Regel auch des gänzlichen Verlustes der Ladung nahe liegt, wird eine gemeinsame Gefahr nicht selten schon unter Umständen angenommen werden müssen, welche auf Binnengewässern zu einer solchen Annahme nicht ausreichen. Eine Gefährdung, welche zunächst das Schiff oder die Ladung betrifft, bedingt hier nicht so häufig wie auf der See eine gleichzeitige Gefährdung der übrigen beteiligten Interessen."

cc) wenn eine getrennte Rettung von Schiff und Ladung mit ungleichen Kosten möglich ist, wenn z. B. bei einer Strandung in Flüssen oder Kanälen die Ladung auch ohne Abbringung des Schiffes mit geringeren Kosten geborgen werden kann.

b) Mafsgebender Zeitpunkt für die Beurteilung der Gemeinschaft. Bei Beurteilung der Gemeinschaft kommt es auf den Augenblick der Ergreifung der Mafsregel, den Eintritt des Havereifalles, nicht aber auf die Veranlassung desselben an. Dies ist in der folgenden Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 23. Juni 1874 (R. O. H. G. XIII, S. 405 ff.) festgestellt worden:

Das Schiff „Maria" war während der Reise auf einen Stein gestofsen, wurde dadurch am Boden, Kiel und Vordersteven beschädigt, machte schnell Wasser und wurde zur Abwendung des Sinkens auf den Strand gesetzt. Die Ladung wurde hier gelöscht und mit einem anderen Schiff weiter befördert, während das Schiff zwecks Reparatur einen Nothafen anlief. Die Nothafenkosten wurden in Havariegrosse gebracht, und die Dispache wurde von dem Appellationsgericht anerkannt. Denn die Veranlassung zum Einlaufen in den Nothafen sei

bereits durch die absichtliche Strandung, die ohne Zweifel ein Havariegrossefall sei, gegeben. Die nach diesem Eintritt erfolgte Trennung von Schiff und Ladung ändere an der einmal begründeten Beitragspflicht nichts.

Dieser Rechtsauffassung trat das R. O. H. G. entgegen. Dieses erklärte es für unzulässig, die „Veranlassung“ zu einem Havereifalle dessen „Eintritt“ gleichzustellen. Entscheidend sei nicht, ob zur Zeit der Beschädigung, welche das Einlaufen in den Nothafen veranlafste, die Ladung noch im Schiffe lag, sondern, ob sie zur Zeit des Einlaufens in den Nothafen vom Schiffe noch nicht endgültig getrennt war.

Das englische Recht steht auf demselben Standpunkte (vergl. Lowndes S. 162 ff.), während im amerikanischen Recht der entgegengesetzte Grundsatz anerkannt ist (Gourlie S. 389, Heck S. 108, Anm. 26).

c) Beginn und Ende der Gemeinschaft. Die Rechtslage nach dem deutschen Handelsgesetzbuche ist die folgende:

α) Die Gemeinschaft beginnt mit dem Augenblick, in welchem die Güter an Bord gebracht sind. Grofse Haverei kann daher bereits vor Antritt der Reise im Abladehafen bestehen, wenn das Schiff wenigstens zum Teil beladen ist. Hierüber ist in einem Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 28. Februar 1879 (R. O. H. G. XXV, S. 138) folgendes ausgeführt:

„Schäden und Kosten, welche an sich zur grofsen Haverei gehören, gelten auch dann als solche, wenn zur Zeit ihres Eintritts die Ausreise noch nicht angetreten oder doch die Abladung noch nicht vollendet gewesen, denn für die Anwendbarkeit des für die grofse Haverei mafsgebenden Gedankens, dafs die aufserordentlichen, zur Abwendung gemeinsamer Gefahr von einem oder mehreren gebrachten Opfer billig von allen Beteiligten gleichmäfsig übernommen werden, ist der Antritt der Ausreise wie die Vollendung der Abladung unerheblich. Wird auch bei der Havariegrosse meist an Unfälle während der Reise gedacht, so können doch auch im Abladehafen, vor beendigter Abladung, zur Abwendung einer gemeinschaftlichen Gefahr dem Schiffe oder der Ladung Schäden zugefügt oder Kosten aufgewendet werden müssen. Es liegt weder ein innerer Grund, noch eine positive Rechtsvorschrift vor, derartige Fälle von der Anwendung der Regeln der grofsen Haverei auszuschliefsen (vergl. Protokolle S. 2674 bis 2677).

Die Gemeinschaft der Interessen und der Gefahr tritt schon mit der Einladung des Gutes in das Schiff ein, und wie der Schiffer bereits vor Antritt der Reise für die Sicherheit nicht allein des Schiffes, sondern auch der Ladung zu sorgen hat (vergl. § 606 H. G. B.), so erscheint er auch im Abladehafen ebenso berechtigt als

verpflichtet zu geeigneten Mafsnahmen zwecks Abwendung gemeinschaftlicher Gefahr. Hiernach ist die Ansicht, dafs grofse Haverei den Antritt der Reise voraussetze, rechtsirrtümlich; nicht minder die andere, dafs sie vollendete Abladung erfordere."

β) Die Gemeinschaft endet mit dem Augenblick, in welchem die Güter endgültig gelöscht werden. Grofse Haverei kann daher auch nach Beendigung der Reise im Bestimmungshafen eintreten, wenn das Schiff wenigstens zum Teil noch beladen ist.

Eine nur vorübergehende Trennung von Schiff und Ladung stört die Havariegrosse-Gemeinschaft nicht. Als Beispiele vorübergehender Trennung seien folgende Fälle erwähnt:

aa) wenn die Ladung in grofser Haverei abgeleichtert wird, um nach Beseitigung der Gefahr wieder in das Hauptschiff übergeladen zu werden (§ 706 No. 2);

bb) wenn das Schiff ohne Ladung in einen Nothafen einläuft, um nach seiner Ausbesserung die Ladung wieder aufzunehmen. In diesem Falle hat auch die zeitweilig getrennte Ladung zu den Nothafenkosten beizutragen (R. O. H. G. XIII, S. 409).

3. „Vorsätzlich" zugefügte Schäden.

a) Begriff. Der Begriff des „Vorsatzes" im Sinne des vorliegenden Paragraphen ist nicht derselbe, wie im Strafrecht und bürgerlichen Recht, welcher das „Gewolltsein des unmittelbaren Erfolges" zum Gegenstande hat. Wie sich vielmehr aus der Entstehungsgeschichte des Ausdrucks ergibt, soll damit nur angedeutet werden, dafs das Hauptertordernis für die grofse Haverei stets der freiwillig gefafste Entschlufs, ein Opfer zu bringen, sein müsse (Protokolle S. 2686).

Der preufsische Entwurf enthielt im Artikel 551 das Wort: „absichtlich". Dasselbe wurde in den Motiven dahin ausgelegt, dafs der Schiffer mit Vorbedacht, solange ihm noch eine Wahl unter den Mitteln zur Rettung blieb, sich für eine Mafsregel entschieden haben müsse. In der Handelsgesetzgebungs-Kommission (Prot. S. 2685) wurde dann vorgeschlagen, das Wort „freiwillig" zu wählen. Dieser Vorschlag wurde aber abgelehnt, weil ja der Schiffer als solcher zu jedem Havereiakte verpflichtet sei. Schliefslich entschied man sich für „vorsätzlich".

Von ausländischen Rechten gebrauchen das Wort „freiwillig": Frankreich, Artikel 400, und Belgien, Artikel 99 (volontairement); Italien, Artikel 633 (volontariamente); Portugal, Artikel 1816 (voluntariamente); „absichtlich": Niederlande, Artikel 699 (opzettelyk); Skandinavien § 187 (med afsigt); „mit Überlegung": Spanien, Artikel 811, Argentinien, Artikel 1316 (deliberadamente).

b) Erfordernisse der Vorsätzlichkeit. Ein Schaden ist vorsätzlich zugefügt, wenn er

α) von dem Schiffer verursacht ist und

β) die Entstehung des Schadens bei der Fassung des Entschlusses als wahrscheinlich vorausgesehen wurde.

α) Verursachung des Schadens durch den Schiffer. Nur wenn der Schiffer mit Vorbedacht eine Rettungsmafsregel frei auswählt, ist der Ausgleich unter den gefährdeten Interessen innerlich gerechtfertigt (Prot. S. 2086); denn der Zweck der Havereiverteilung besteht ja darin, dem Schiffer freie Hand zu lassen, damit er nach pflichtgemäfsem Ermessen die der Sachlage am meisten entsprechende Mafsregel ergreifen kann.

Schäden, welche den Umständen nach unabwendbar sind, werden nicht durch den Schiffer verursacht und begründen mithin keine grofse Haverei. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Schäden ohne eine Tätigkeit des Schiffers eintreten oder ob noch eine Tätigkeit des Schiffers hinzutritt.

aa) Schäden ohne eine Tätigkeit des Schiffers entstehen namentlich dann, wenn Rettungsmafsregeln unterlassen werden müssen, weil die Vornahme derselben entweder physisch oder juristisch unmöglich ist.

Die physische Unmöglichkeit der Vornahme einer Rettungsmafsregel liegt z. B. vor, wenn ein Schiff im Hafen eingefroren ist und nicht auslaufen kann, oder wenn ein Anker geschlippt wird, der nicht mehr aufgewunden werden kann.

Als Beispiele juristischer Unmöglichkeit der Vornahme einer Rettungsmafsregel werden in gerichtlichen Erkenntnissen erwähnt:

1. Nichtwiedereinladen ausgeladener beschädigter Güter — z. B. durchnäfsten Guanos —, welche dem Schiffe Gefahr bringen würden; denn der Schiffer ist nicht berechtigt, solche Güter wieder einzuladen (Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 1. September 1876; R. O. H. G. XXI S. 154).
2. Einstellung der Ausladung von Baumwolle im Hafen infolge Verfügung der zuständigen Behörde, wenn die Baumwolle in Brand geraten ist und durch weiteres Ausladen derselben ein Umsichgreifen des Feuers befürchtet wird (Erkenntn. des H. O. L. G. vom 24. 9. 1894; H. G. Ztg. 1894 S. 253 f.).

In diesen Fällen kann der infolge der Unterlassung der Rettung entstandene Schaden nicht als grofse Haverei verrechnet werden.

bb) Das unter aa) Gesagte gilt auch dann, wenn ein den Umständen nach unabwendbarer Schaden noch eine Tätigkeit des Schiffers erfordert. Dies ist namentlich der Fall, wenn Gegenstände, welche bereits wertlos geworden sind, aufgeopfert werden.

Als hierher gehörige Beispiele seien erwähnt:

1. Kappen von Tauen, welche losgebrochene Masten oder Rundhölzer noch am Schiffe festhalten, wenn das Brechen der Taue doch mit Sicherheit zu erwarten gewesen wäre;
2. Kappen eines gelockerten oder vom Sturm gebrochenen Mastes.
3. Werfen von brennenden Gütern.

In diesen Fällen ist die Mafsregel des Schiffers nicht aus freiem Entschlufs heraus gefafst, sie stellt sich vielmehr als notwendige Folge einer unabwendbaren Tatsache dar und kann daher einen Havariegrosse-Anspruch nicht begründen.

β) Voraussehbarkeit des Schadens. Wie schon unter a) erwähnt, ist für das Havariegrosse-Recht unter dem „Vorsatz" nicht wie im Strafrecht das „Gewolltsein des unmittelbaren Erfolges" zu verstehen. Es ist also nicht erforderlich, dafs der Schiffer die Schäden beabsichtigt. Die entgegengesetzte Ansicht war zwar in der Handelsgesetzgebungs-Konferenz auch vertreten (Prot. S. 2649), fand aber von der Mehrheit keine Billigung.[1])

Es genügt vielmehr, dafs der Schiffer die Schäden nur als wahrscheinlich voraussehen konnte und vorausgesehen hat, dafs er also in dem Bewufstsein, wenigstens event. ein Opfer zu bringen, und mit Vorbedacht handelte (Prot. S. 2641 bis 2643, 2685 bis 2686, 4079; Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Dezember 1884 in der Hans. Ger. Ztg. 1885 S. 168).

Eine vorsätzliche Schadenszufügung ist hiernach z. B. in folgenden Fällen anzunehmen:

aa) Wenn der Schiffer zwecks Abbringung seines Schiffes die Maschine überanstrengt auf die Gefahr hin, dafs dieselbe dadurch Schaden erleidet.

bb) Wenn der Schiffer Waren wirft, auch wenn er annehmen darf, dafs die geworfenen Güter vielleicht geborgen werden können.

---

[1]) Auch die Rechtsprechung hat sich früher vereinzelt auf den Standpunkt gestellt, dafs die Schäden vom Schiffer beabsichtigt sein müssen. So heifst es z. B. in einer Entscheidung des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 30. Januar 1882 — abgedruckt in der H. G. Ztg. 1881 S. 374 ff. — folgendermafsen:

„Die vorsätzliche Zufügung eines Schadens hat die Gewifsheit zur Voraussetzung, dafs die Mafsregel das Schiff beschädigen werde, wenngleich nicht auf jeden einzelnen Schaden die Absicht gerichtet zu sein braucht, um ihn als Havariegrosse annehmen zu lassen."

Dagegen ist ein Vorsatz nicht anzunehmen, wenn der Schiffer die Schäden nur als möglich in Betracht zog, dieselben aber zu vermeiden hoffte. So ist z. B. in folgendem Falle durch ein Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 31. Mai 1901 (H. G. Ztg. 1901 S. 202) entschieden worden:

Ein Schiffer wollte im Flusse einen Schleppzug passieren. Da das Fahrwasser sehr eng war, hielt er, um eine Kollision mit dem Schleppzug zu vermeiden, so nahe an den Sand, dafs er bewufsterweise die Gefahr lief, sein Schiff auf Grund zu bringen. Immerhin hat er aber — wie die Entscheidungsgründe ausführen — noch gehofft, dasselbe glücklich durchzubringen, und in einem solchen Handeln kann ein eventueller Vorsatz nicht gefunden werden.

4. Schäden und Kosten.

A. Arten der Havariegrosse-Opfer.

Das Gesetz führt als Havariegrosse-Opfer auf:

a) vorsätzlich zugefügte Schäden,
b) ferner verursachte Schäden und
c) aufgewendete Kosten.

a) Vorsätzlich zugefügte Schäden. Der Havariegrosse-Schaden kann sowohl durch eine positive Handlung, wie durch eine Unterlassung zugefügt werden. Der Wortlaut des Handelsgesetzbuchs umfafst beides. In den Protokollen ist zwar an einer Stelle (S. 2676) ausgeführt, dafs eine positive Handlung Voraussetzung der grofsen Haverei sei. Diese Auffassung wurde aber nicht unterstützt.

Die hauptsächlichsten Havereiakte sind freilich positive Handlungen (so alle Fälle des § 706); dieselben können sowohl Beschädigungen wie Totalverluste im Gefolge haben. Letztere sind entweder physischer Natur (z. B. Seewurf, Kappen von Masten etc.) oder juristischer Natur (z. B. Verkauf von Schiffszubehör, Schiffsvorräten oder Ladungsteilen, Hingabe als Lösegeld etc.).

An die zu dieser Gruppe gehörenden Schäden stellt das Gesetz folgende Anforderungen:

α) sie müssen zum Zweck der Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr vorgenommen sein und
β) sie müssen vom Schiffer oder auf dessen Geheifs vorsätzlich zugefügt sein.

b) Ferner verursachte Schäden. Die unter a) α und β aufgeführten Voraussetzungen gelten für Havariegrosse-Folgen nicht. Diese gehören vielmehr auch dann zur Havariegrosse,

α) wenn sie dem Interesse von Schiff oder Ladung dienen und
β) wenn sie nicht vom Schiffer zugefügt sind.

Diese Schäden brauchen nur durch den Havariegrosse-Akt verursacht zu sein, d. h. sie müssen mit demselben in einem ursächlichen Zusammen-

hange stehen und z. Zt. des Havereiaktes von dem Schiffer vorausgesehen werden können (Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 30. Januar 1882; H. G. Ztg. 1881 S. 374ff.). Es müssen also Schäden sein, die als natürliche Folgen des Opfers im gewöhnlichen Verlauf der Dinge eintreten.

Als Beispiele von Havariegrosse-Folgen seien angeführt:

α) Schaden am Schiff durch Niederfallen des gekappten Mastes;
β) Schaden durch das Schamvielen der infolge des Seewurfs in Unordnung gekommenen Güter;
γ) Schaden durch eindringendes Seewasser, wenn die Luken zwecks Seewurfs oder Leichterung geöffnet sind;
δ) Schaden durch Seegefahr, den die geleichterten Güter in dem Leichterschiff infolge der geringeren Seetüchtigkeit desselben erleiden;
ε) Verlust an Fracht infolge Opferung der Güter.

Dagegen gelten nicht als Folgen des Havereiaktes alle diejenigen Schäden, welche zwar durch das Havariegrosse-Opfer bedingt, aber erst infolge Hinzutretens neuer selbständiger Ursachen entstanden sind; d. h. alle nicht voraussehbaren mittelbaren und zufälligen Schäden. Solche nicht zur grofsen Haverei gehörenden Schäden liegen z. B. in folgenden Fällen vor:

α) In ein im Nothafen liegendes Schiff schlägt der Blitz.
β) Im Nothafen gelöschte Güter werden während der Lagerung am Lande infolge Ausbruches einer Feuersbrunst beschädigt.
γ) Infolge Kappens der Masten wird das Schiff in seiner Manövrierfähigkeit behindert und gerät deshalb auf Grund (Protokolle S. 4079).
δ) Ein wegen drohender Kriegsgefahr ankerndes Schiff wird infolge eintretenden Sturms beschädigt.

So ist in folgendem Rechtsfalle durch Erkenntnis des Hamburger Handelsgerichts vom 23. Februar 1871 (H. G. Ztg. 1871 S. 223) entschieden worden.

Ein mit einer Ladung Petroleum von Philadelphia nach Hamburg bestimmtes Schiff ging nach unterwegs erhaltener Nachricht, dafs die Elbe von französischen Kriegsschiffen blockiert sei, auf der Reede von Vlissingen vor Anker und hatte dort einen Sturm zu bestehen, durch welchen das Schiff verschiedene Beschädigungen erlitt. Die Reparaturkosten dieser Beschädigungen wurden vom Reeder als grofse Haverei eingefordert, vom Gericht aber unter folgender Begründung verworfen:

„Wenn auch unbestrittenermafsen das Anlaufen der Reede von Vlissingen zur grofsen Haverei gehört und unbestreitbarerweise das Schiff auf der Reede von Vlissingen keinen Schaden hätte erleiden können, wenn es die Reede nicht angelaufen wäre, so kann gleichwohl doch der in Frage stehende, 16 Tage später durch

einen Sturm herbeigeführte Schaden nicht als durch das Anlaufen verursacht betrachtet werden. Derselbe ist vielmehr als zufällig und demnach als Partikular-Haverei zu betrachten."

Ebensowenig können als Folgen des Havereiaktes solche Schäden angesehen werden, welche gerade durch diejenige Gefahr entstehen, welche man durch die Havariegrosse-Mafsregel vermeiden wollte.

Zur Erläuterung mögen folgende Fälle dienen:

α) Wenn in einem Hafen Feuer ausbricht und das Schiff seine besonders gefährdete Lage mit einer minder gefährdeten vertauscht, so gehören zwar die Verholungskosten zur grofsen Haverei, nicht aber der Feuerschaden, von welchem das Schiff auch an der minder gefährdeten Stelle ergriffen wird (Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 4. November 1879; H. G. Ztg. 1880 S. 40).

β) Wenn ein Schiff, um den im Strome abwärts treibenden Eismassen zu entgehen, auf den Strand gesetzt wird, während des Angrundsitzens aber doch noch durch den Eisgang beschädigt wird, so sind diese Schäden nicht als Folgen des Havereiaktes, der Strandung, anzusehen (Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 30. Januar 1882; H. G. Ztg. 1881 S. 374ff.).

c) Aufgewendete Kosten. Während das Gesetz bei den Schäden „vorsätzlich zugefügte" und „ferner verursachte" unterscheidet, spricht es hier nur von „aufgewendeten Kosten". Hieraus hat man schliefsen wollen, dafs bei den in der Aufwendung von Kosten bestehenden Havariegrosse-Akten die Folgen nicht zur grofsen Haverei gehören; denn die „ferner verursachten Schäden" (§ 700) hätten auf diese Fälle keinen Bezug. Diese Ansicht war auch in der Handelsgesetzgebungs-Konferenz vertreten (Prot. S. 2684); sie ist aber weder in dem Wortlaute noch in der Absicht des Gesetzes begründet (vergl. Heck S. 114). Vielmehr gehören die Kosten in grofse Haverei, gleichviel ob sie vorsätzlich zum gemeinsamen Besten aufgewendet werden oder als Folgen solcher Kosten bezw. anderer Havereiakte nötig werden.

Als Havariegrosse-Kosten kommen insbesondere in Betracht:

α) Nothafenkosten;
β) durch Verbodmung entstehende Kosten;
γ) Hilfslohn für Rettung in Seenot;
δ) Kosten der Notreparatur des Schiffes.

B. Die Havariegrosse-Opfer müssen aufserordentlicher Natur sein.

a) Die unter A. aufgeführten Schäden und Kosten gehören, selbst wenn sie zum gemeinsamen Besten aufgewendet werden, nur dann zur grofsen Haverei, wenn die Rettungsmafsregel eine aufserordentliche und ungewöhnliche gewesen ist, d. h. wenn sie bei Beginn der Frachtreise nicht vorausgesehen werden konnte. Dies folgt ohne weiteres aus dem Zweck

der grofsen Haverei. Die Schiffahrtsinteressenten können und müssen die Schäden und Kosten, welche mit der Seefahrt gewöhnlich verknüpft sind und deshalb im voraus berechnet werden können, bei ihren Spekulationen berücksichtigen. Die in anderen Gesetzgebungen sich vorfindende ausdrückliche Vorschrift, dafs nur aufserordentliche Aufwendungen als grofse Haverei in Betracht kommen,[1] ist in das deutsche Gesetz nur deshalb nicht aufgenommen worden, weil die Beifügung des Wortes „aufserordentlich“, namentlich wenn es nicht auch zu den Worten „alle Schäden“ hinzukäme, leicht dahin gemifsdeutet werden könnte, als sollten, wenn einmal schon aufserordentliche Mafsregeln zur Rettung von Schiff und Ladung ergriffen worden seien, die Kosten gewöhnlicher Art, wie z. B. beim Einlaufen in den Nothafen die Lotsengelder, Hafengebühren und dergl., nicht in grofser Haverei verteilt werden. Die Handelsgesetzgebungs-Konferenz war vielmehr der Ansicht, dafs es sich schon zur Genüge aus der Bezeichnung des Zwecks, wegen dessen die Kosten aufgewendet werden müfsten, ergäbe, dafs es sich dabei nur um die Aufwendung aufserordentlicher Kosten handeln könne (Protokolle S. 2692).

b) Als gewöhnliche Schäden und Kosten, die vorausgesehen werden können, kommen namentlich in Betracht:

α) Ordnungsgemäfser Gebrauch der gewöhnlichen Hilfskräfte des Schiffes.

Der Schiffer ist stets verpflichtet, bei entstehender Gefahr zunächst die eigenen Hilfskräfte des Schiffes zu gebrauchen; die dadurch im normalen Verlauf eintretenden Schäden und Kosten fallen dem Reeder zur Last (Protokolle S. 2658).

Beispiele:

aa) Kosten des Betriebs der Maschine, wenn das Schiff mit eigener Maschinenkraft vom Strande abgebracht wird;

bb) Brechen von Trossen beim Vertauen des Schiffes (H. G. Ztg. 1881 No. 126);

cc) Aufwendung der für einen Unfall im voraus gemachten Anschaffungen, z. B. Signalschüsse, Raketen, Rettungsgürtel, Reserveteile und dergl.;

dd) Inbetriebsetzung einer Dampfpumpe;

ee) Inbetriebsetzung einer Hilfsmaschine bei Segelschiffen: weder die Kosten der Ingangsetzung noch der Kohlenverbrauch der Hilfsmaschine gehören zur grofsen Haverei (vergl. das englische Urteil: Wilson v. Bank of Victoria bei Lowndes S. 227 ff.).

---

[1] Frankreich: Code de commerce Art. 400 (dépenses faites d'après délibérations motivées); Belgien: Art. 99 (dépenses extraordinaires); Italien: Art. 633 (spese straordinarie); Spanien: Art. 811; Argentinien: Art. 1316; Chile: Art. 1089; Brasilien: Art. 764; Niederlande: Art. 699; Rufsland: Art. 1074 u. a.

ff) Benutzung der Schiffsmaschine zum Auspumpen von Wasserballast, um das Schiff vom Strande abzubringen (Erk. d. H. O. L. G. vom 24. 3. 1884; H. G. Ztg. 1884 S. 99).

β) Schäden und Kosten, welche der fragliche Schiffahrtsbetrieb seiner Natur nach gewöhnlich mit sich bringt.

Hierzu spricht sich ein Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 24. September 1894 (H. G. Ztg. 1894 S. 253) folgendermafsen aus:

„Die Regel ist, dafs die Unkosten, welche dem Verfrachter daraus erwachsen, dafs er, um den übernommenen Transport der Ladung ausführen zu können, das Schiff zu dem Transport verwenden, die Mannschaft bezahlen und beköstigen, bei einem Dampfschiff die Maschinen unter Dampfdruck halten mufs, aus der Fracht gedeckt werden."

Ferner heifst es in einem Erkenntnis des Reichsgerichts vom 1. April 1882 (H. G. Ztg. 1882 S. 60ff.):

„Der Umstand, dafs eine zur Ausführung der Reise erforderliche Mafsregel zugleich die tatsächliche Wirkung hat, Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, berechtigt den Verfrachter nicht, die durch diese Mafsregel verursachten Kosten als zur grofsen Haverei gehörig zu behandeln, denn mufste der Schiffer die Mafsregel zur Ausführung der Reise treffen, so konnte er sie nicht zur Rettung von Schiff und Ladung vornehmen, bezw. der Verfrachter ist nicht befugt, sie den Ladungsinteressenten gegenüber als in diesem Sinne vorgenommen geltend zu machen."

Zu diesen Schäden und Kosten gehören:

aa) die gewöhnliche Abnutzung der Schiffsgerätschaften (Slitage); Prot. S. 2689;

bb) Schäden, welche nur durch Alter, Fäulnis oder Wurmfrafs verursacht sind;

cc) die Betriebskosten des Schiffes, namentlich der Verbrauch von Kohlen und Maschinenöl;

dd) die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Kosten der Schifffahrt. Diese hat der Verfrachter gemäfs § 621 Abs. 2 H. G. B., falls nichts Besonderes vereinbart ist, allein zu tragen. Hierunter fallen insbesondere:

αα) Schiffahrtsabgaben, wie Lotsengeld, Hafengeld und Leuchtfeuergeld;

ββ) Kosten der Instandhaltung des Schiffes: Reparaturen etc., auch wenn dieselben infolge der Preisverhältnisse am Orte der Vornahme besonders hoch sind (vergl. § 707 No. 4);

γγ) Kosten der Unterhaltung und Verproviantierung der Mannschaft, auch wenn die Ergänzung und Verpflegung aufsergewöhnliche Kosten verursacht;

δδ) Schlepplohn, wenn derselbe im gewöhnlichen Verlauf derartiger Reisen notwendig wird, z. B. der Bestimmungsort zu der betreffenden Zeit nur mit einem Schlepper erreicht werden kann. Dies ist auch dann der Fall, wenn wegen Eisganges ein aufsergewöhnlich hoher Schlepplohn zu zahlen ist, weil auch dieser voraussehbar war. Dies ist vom Reichsgericht in einem Falle, wo ein Schiff zur Winterzeit im regelmäfsigen Verlauf der Reise in die Weser eingelaufen ist, durch Urteil vom 1. April 1882 (H. G. Ztg. 1882 S. 60 ff.) unter folgender Begründung entschieden worden:

„Lief der Schiffer die Weser ein, so war es nicht nur wahrscheinlich, dafs Umstände eintreten würden, welche es ratsam erscheinen liefsen, sich zur Fortsetzung der Reise eines Schleppdampfers zu bedienen, sondern es war auch die Möglichkeit gegeben, dafs das Schiff infolge des Eisgangs in eine Lage kommen werde, welche die sofortige Annahme eines Schleppdampfers notwendig machte, und dafs zugleich ein Schlepplohn von aufsergewöhnlicher Höhe gefordert werde. Trat dieser mögliche Fall ein, so war der Schiffer durch den Frachtvertrag verpflichtet, den Schleppdampfer trotz der Höhe der Lohnforderung für Rechnung des Verfrachters alsbald anzunehmen, und es war hierfür gleichgültig, dafs durch diese Mafsregel zugleich Schiff und Ladung gerettet wurden."

εε) Leichterlohn, wenn das Leichtern wegen Untiefe des betreffenden Fahrwassers bezw. wegen zu grofsen Tiefganges des Schiffes notwendig ist.

ζζ) Quarantainekosten, auch wenn dieselben aufserordentlicher Natur sind. Nach einigen fremden Rechten, z. B. nach niederländischem (Art. 699 No. 22) und italienischem Recht (Art. 644) ist in diesem Falle Havariegrosse begründet.

ηη) Auseisungskosten, Aufenthaltskosten im Winterhafen und ähnliche an sich aufserordentliche Reisekosten, welche infolge der Jahreszeit oder der besonderen Natur der Reise voraussehbar sind.

ee) Kosten und Schäden bei der Abbringung eines gestrandeten Schiffes, wenn die Strandung in als seicht bekannten

Stronmündungen, Flüssen oder Kanälen stattfand. Dies geschieht besonders häufig, wenn Seeschiffe, um Kosten für den Reeder zu ersparen, mit voller Ladung in flufswärts gelegene Häfen einlaufen (z. B. Elbe bis Hamburg, Oder bis Stettin, Weser bis Bremen, Kanal von Terneuzen bei Gent etc.).

γ) Schäden und Kosten, welche infolge der Beschaffenheit der Ladung entstehen.

Hierzu gehören namentlich die durch unfreie Ladung verursachten Schäden und Kosten (Löschungs-, Hafenkosten etc.); diese fallen gemäfs § 639 des Handelsgesetzbuches dem Befrachter allein zur Last.

c) Die unter b) erwähnten Schäden und Kosten können nur dann in grofser Haverei verrechnet werden, wenn sie in einer aufserordentlichen Sachlage entstehen, d. h. infolge eines Ereignisses, welches bei Beginn der Reise nach vernünftigem Ermessen nicht vorausgesehen werden konnte. Die einzelne Mafsregel selbst braucht nicht aufserordentlich zu sein, falls sie nur als Folge der aufserordentlichen Sachlage erscheint. Auch die gewöhnlichen Unkosten des Schiffes: Heuer der Mannschaft, Verbrauch von Kohlen, Proviant etc. können deshalb zur grofsen Haverei gehören.

Eine aufserordentliche Sachlage ist z. B. in folgenden Fällen anzunehmen:

α) Gebrauch der Maschine, trotzdem dieselbe durch einen Unfall gebrauchsunfähig geworden ist; wenn z. B. das Wasserrohr, das die Maschine speist, mit Sand verstopft ist, so dafs das Arbeiten die Maschine beschädigen mufs. In diesem Falle gehören der Schaden an der Maschine und der Mehrverbrauch an Kohlen zur grofsen Haverei. Vom Reichsgericht, das diesen Fall entschieden hat, wurde ausdrücklich anerkannt, dafs durch die Verstopfung des Rohres eine aufserordentliche Sachlage entstanden ist (H. G. Ztg. 1885 No. 72).

β) Gebrauch der Pumpen, wenn es hierzu fremder Hilfe bedarf oder wenn die Pumpen durch Ladungsteile (z. B. Getreide) verstopft sind. In diesem Falle gehören zur grofsen Haverei die durch die Annahme fremder Hilfe, eventl. den Mehrverbrauch an Kohlen (bei Dampfpumpen) und die ausgepumpten Ladungsteile entstandenen Verluste.

γ) Aufwendung von Lotsengeld und Bugsierlohn bei fehlenden Seezeichen. Ein solcher Fall ist vom Hamburger Handelsgericht am 30. März 1871 (H. G. Ztg. 1871 S. 224) folgendermafsen entschieden worden:

„Ein nach Hamburg bestimmtes Schiff hatte unterwegs wegen Kriegsgefahr einen Zufluchtshafen aufsuchen müssen und versegelte nach Aufhebung der Blockade nach der Elbe und erreichte Hamburg, wegen fehlender Seezeichen jedoch nur mit Annahme von Lotsen und Bugsierdampfern. Die hierdurch entstandenen Bugsierkosten und das Extralotsgeld gehören zur grofsen Haverei, indem

diese Kosten nicht etwa nur „ungewöhnliche“ waren, sondern auch in Rücksicht auf eine durch ungewöhnliche Umstände für Schiff und Ladung herbeigeführte Gefahr aufgewendet werden mufsten.“

δ) Aufwendung von aufsergewöhnlichem Schlepp- oder Leichterlohn bei gegenwärtiger Gefahr, z. B. Strandungs- oder Feuersgefahr.

ε) Aufsuchen eines Winterhafens bei verzögerter Reise. So ist vom Reichs-Oberhandelsgericht durch Urteil vom 17. Mai 1878 (R. O. H. G. XXIII, S. 345) im folgenden Falle das Vorhandensein von grofser Haverei anerkannt worden:

Ein Schiff war, nach enorm verzögerter Reise, im Sunde unerwartet in Treibeis geraten, so dafs der Schiffer, um der Gefahr, durch das Eis zerschnitten zu werden, zu entgehen, Helsingör als Nothafen angelaufen hat.

ζ) Abbringung des Schiffes, wenn die Strandung durch ungewöhnliche Umstände verursacht ist und die Abbringung nur durch Aufwendung aufserordentlicher Mittel erfolgen kann (z. B. durch forciertes Arbeiten der verstopften Maschine oder durch Überbordwerfen der Ladung).

C. Nur die durch die aufserordentliche Mafsregel gegenüber den gewöhnlichen Aufwendungen entstehenden Mehrkosten gehören zur grofsen Haverei.

Aus der Natur der Havariegrosse-Mafsregel als einer aufserordentlichen folgt ohne weiteres, dafs Schäden und Kosten insoweit nicht unter die grofse Haverei fallen, als dieselben

a) auch unter gewöhnlichen Umständen entstanden wären oder

b) dem Reeder Ausgaben ersparen, die er ohne die Havariegrosse hätte aufwenden müssen.

Zu a) gehört z. B. der folgende, in dem Erkenntnis des Reichsgerichts vom 1. April 1882 (H. G. Ztg. 1882 S. 59 ff.) angeführte Fall:

Der Schiffer kann zwar die Absicht haben, eine gewisse zur Ausführung der Reise erforderliche Mafsregel vorzunehmen. Die alsbaldige Vornahme derselben ist aber infolge besonderer Umstände mit aufsergewöhnlichen Kosten verbunden, erscheint aber auch zur Ausführung der Reise nicht notwendig. Der Schiffer würde also, wenn es sich nur um die Ausführung der Reise handelte, einstweilen von der Vornahme der Mafsregel absehen können. Würde nun aber in einem solchen Fall Schiff und Ladung inzwischen in eine Gefahr geraten, aus welcher es nur durch alsbaldige Vornahme der betreffenden Mafsregel oder durch die aus irgend einem andern Grund kostspieliger sich gestaltende Weise der Ausführung derselben errettet werden kann, so wäre nunmehr ein Fall der grofsen Haverei insofern vorhanden, als — wenn der Schiffer die Mafsregel alsbald und in der kostspieligeren Weise vornimmt — der Mehrbetrag der Kosten als zur Rettung von Schiff und Ladung aufgewendet erscheint.

Zu b) gehören z. B. folgende Fälle:

α) wenn infolge des Seewurfs gewöhnliche Leichterungskosten (die vom Reeder zu tragen sind) erspart werden;

β) wenn infolge der Annahme eines Schleppers weniger Kohlen verbraucht werden;

γ) wenn infolge der Aufopferung von Ladung neue Ladung eingenommen werden kann und dadurch Ersatzfracht verdient wird;

δ) wenn infolge der Ableichterung der Ladung Löschkosten im Bestimmungshafen erspart werden.

5. „Dem Schiffe oder der Ladung oder beiden" zugefügte Schäden.

Das Gesetz erwähnt als Havariegrosse-Schäden nur die dem Schiffe $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ der Ladung, nicht aber die einem Menschen zugefügten Schäden. Es können daher weder die durch Tod oder Gesundheitsschädigung eines Menschen den Hinterbliebenen bezw. Versicherungsgesellschaften, Berufsgenossenschaften etc., noch die durch Verzögerung der Reise, durch Absetzen in einem Not- oder Zwischenhafen den Reisenden entstehenden Nachteile in grofse Haverei gebracht werden. Nur in einem Spezialfalle (§ 706 No. 5) werden bei der Verteidigung des Schiffes gegen Feinde und Seeräuber den Personen der Schiffsbesatzung, welche bei der Verteidigung verwundet oder getötet sind, die Heilungs- und Begräbniskosten und die ihnen nach dem Handelsgesetzbuch und der Seemannsordnung zustehenden Belohnungen in Havariegrosse zugestanden, aber nur insoweit, als dieselben dem Reeder zur Last fallen, also diesem Kosten verursachen. Anderen Personen, also den Angehörigen wegen verlorener Alimente, Versicherungsgesellschaften, Berufsgenossenschaften etc., steht auch in diesem Spezialfalle kein Ersatzanspruch an die Havariegrosse-Gemeinschaft zu.

6. „Zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung" zugefügte Schäden.

a) Zum Zwecke der Errettung. Diejenigen Opfer, welche vom Reeder zwecks Ausführung des Frachtvertrages aufgewendet sind, gehören niemals zur grofsen Haverei, was durch das Reichsgericht in seinem Urteil vom 1. April 1882 (H. G. Ztg. 1882 S. 60) selbst für den Fall ausgesprochen ist, „wenn diese Opfer die Wirkung haben, Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, zugleich aber zur Ausführung der Reise erforderlich waren".

Nur wenn die gleichzeitige Verfolgung der Rettung einen Mehrbetrag an Kosten verursacht, darf dieser Mehrbetrag in grofse Haverei gebracht werden. Dies ist eine Folge des unter No. 4 erwähnten Grundsatzes, dafs nur eine aufserordentliche Mafsregel Havariegrosse begründet.

b) Errettung von Schiff und Ladung. Aus dem Wortlaute des Gesetzes ergibt sich, dafs folgende Mafsregeln grofse Haverei nicht begründen:

α) Mafsregeln zwecks Errettung von Schiff oder Ladung. Dies gilt auch dann, wenn das zunächst im Interesse des Schiffes oder der Ladung gebrachte Opfer durch Verbindung nicht vorhergesehener Umstände zur Rettung beider führt (vergl. Begründung zum B. S. G., S. 104).

Hierzu seien folgende Fälle erwähnt:

aa) Anlaufen eines Nothafens, um die Ladung umzustauen oder zu bearbeiten.

bb) Völlige Aufopferung des einen Interesses zu Gunsten des anderen, z. B. Aufgabe des gestrandeten Schiffes zwecks Errettung der Ladung oder Überbordwerfen der ganzen Ladung zwecks Erhaltung des Schiffes. Die Protokolle (S. 2636) führen hierzu noch folgende beiden Beispiele an:

αα) Wenn an Bord eines im Hafen befindlichen, mit Salpeter oder Salz beladenen Schiffes ein Brand entsteht, das Schiff angebohrt und versenkt, demnächst aber wieder aufgewunden und repariert wird, wobei, wie vorauszusehen, die Ladung weggeschmolzen ist.

ββ) Wenn ein Schiff mit wertvoller Ladung in Kriegszeiten leck wird, ein Hafen, in welchem die freie Ladung nichts zu befürchten hat, das Schiff aber als ein feindliches die Kondemnation in sicherer Aussicht erblickt, Rettung bietet und der Schiffer einläuft, um wenigstens die Ladung zu retten.

Die Anerkennung solcher Totalopfer als grofse Haverei würde, wie in den Protokollen auf Seite 4075 ausgeführt wird, dem Begriffe der grofsen Haverei und den meisten auswärtigen Gesetzen widersprechen: Bei einem Totalopfer ist keine Interessengemeinschaft, sondern eine Interessenverschiedenheit vorhanden. Ebenso ist naturgemäfs der günstige Erfolg der Rettungsmafsregel für Schiff und Ladung (§ 703) ausgeschlossen.[1])

Ein Antrag, in solchen Fällen wenigstens eine der grofsen Haverei ähnliche Verteilung anzuordnen, fand in der Hamburger Konferenz keine Annahme. Durch den Ausschlufs als Havariegrosse sollte aber nicht bestimmt werden, dafs der Verlust stets von dem Eigentümer des geschädigten Interesses allein zu tragen sei; vielmehr sollen hier die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts, namentlich über Geschäftsführung ohne Auftrag und ungerechtfertigte Bereicherung Anwendung finden (Prot. S. 2636 bis 2638, 2691, 4075 ff.).

β) Mafsregeln zwecks Errettung von Menschen. Als Beispiele seien erwähnt:

aa) Werfen von Ladung, um Schiffbrüchige aufnehmen zu können;

bb) Anlaufen eines Nothafens, um für erkrankte Matrosen oder Reisende ärztliche Hilfe oder Arznei herbeizuschaffen.

[1]) Mit dem deutschen Recht stimmen namentlich die Rechte Frankreichs (pour le bien et salut commun du navire et des marchandises) und der dem französischen Rechte folgenden Länder überein. Die englische und amerikanische Praxis läfst dagegen auch Totalopfer in Havariegrosse zu.

Dagegen hat es keinen Einfluſs, wenn die Rettungsmaſsregel, welche die gemeinsame Rettung bezweckt, auſserdem auch noch zur Erhaltung eines besonderen Interesses beiträgt und gefährdete oder schon beschädigte Gegenstände vor Untergang oder weiterer Entwertung sichert. Denn diese letztere Wirkung ist nicht der Zweck, sondern nur eine sekundäre Folge der Maſsregel. Deshalb gehört z. B. auch der Wasserschaden, welcher durch Löschen eines Feuers im Schiffe an solchen Gütern verursacht ist, die z. Zt. der Feuerlöschung schon durch Feuer betroffen sind, zur groſsen Haverei. Das Reichs-Oberhandelsgericht, welches diesen Fall durch Urteil vom 28. März 1879 entschied, führt hierzu (R. O. H. G. XXV, S. 101) noch folgendes aus:

„Auf die Erwägung, daſs — in spezieller Beziehung auf einen im Innern eines beladenen Schiffes ausbrechenden Brand — eine zur Rettung des Ganzen unternommene Feuerlöschung mutmaſslich mit geringerer Schonung der in Brand geratenen Gegenstände ausgeführt werden wird, als diejenige sein würde, welche bei einer Speziallöschung Anwendung fände, kommt es nicht an."

7. „Vom Schiffer oder auf dessen Geheiſs" zugefügte Schäden.

a) Zweck der Vorschrift. Die Vorschrift, daſs die Schäden „von dem Schiffer oder auf dessen Geheiſs" zugefügt sein müssen, ist hauptsächlich gegen eigenmächtiges Einschreiten der Schiffsmannschaft und der Interessenten gerichtet. Die Vorschrift rechtfertigt sich durch folgende Erwägungen:

Der Schiffer ist die einzige Person auf dem Schiffe, die alle auf dem Schiffe befindlichen Interessen zu vertreten hat; er ist sowohl Vertreter des Reeders, wie der Ladungsinteressenten (§§ 526 bis 542 H. G. B.), er ist also auch der einzige, der unparteiisch die jeweils zweckdienlichste Maſsregel ergreifen kann und der anderseits die nötige nautische Erfahrung hat, um die jeweilige Lage des Schiffes und die Rettungsmöglichkeiten übersehen zu können. Deshalb ist es durchaus folgerichtig, die Ergreifung einer Havariegrosse-Maſsregel einzig und allein seinem pflichtmäſsigen Ermessen zu überlassen und dieselbe nicht etwa von der Beschluſsfassung eines Schiffsrats abhängig zu machen, wie dies in den romanischen Ländern vielfach vorgeschrieben ist (vergl. Frankreich, C. d. c. Art. 400, 410 und die Bemerkungen dazu im 2. Bande). Die Handelsgesetzgebungs-Kommission war mit Recht der Ansicht, daſs solche Bestimmungen den Schiffer bei der Wahl der erforderlichen Maſsregeln im Augenblick der Gefahr, in welchem in der Regel ein rasches Handeln geboten sei, zu sehr beengen würden (Protokolle S. 2640). Hält der Schiffer trotzdem einen Schiffsrat ab, wozu ihn § 518 des Handelsgesetzbuchs ermächtigt, so ist er an die gefaſsten Beschlüsse nicht gebunden und bleibt für die von ihm getroffenen Maſsregeln allein verantwortlich.

b) Begriff des „Schiffers“. Unter Schiffer ist der jeweilige Befehlshaber des Schiffes zu verstehen. Es gilt daher auch als Schiffer:

α) Der nächste Schiffsoffizier, wenn er den Schiffer vertritt. Hierzu heifst es in den Protokollen auf Seite 4078 folgendermafsen:

„Wenn während momentaner Abwesenheit des Schiffers und während das Kommando sich vorübergehend in der Hand des nächsten Schiffsoffiziers befindet — also z. B. wenn das Schiff segelfertig auf der Reede liegt, der Schiffer aber behufs Ordnung der Schiffspapiere am Lande ist — sich plötzlich ein Sturm erhebt, welcher das Schlippen der Ankerketten und dergleichen erforderlich macht, und der kommandierende Offizier diese Aufopferung befiehlt, so ist dies als ein Havariegrosse-Fall anzusehen.“

β) Der Lotse, wenn er das Kommando führt. In den Protokollen ist hierüber auf Seite 4078 folgendes ausgeführt:

„Wo dem Gesetze oder dem Ortsgebrauche zufolge der Lotse das Kommando übernimmt, ist derselbe als Stellvertreter des Schiffers anzusehen. Wenn sich daher eine Gefahr zu der Zeit ereignet, in welcher ein Lotse den Befehl auf dem Schiffe führt, so kann wohl der Fall eintreten, dafs der Lotse im Widerspruche mit dem Schiffer ein Opfer anordnet, ohne dafs dem betreffenden Schaden dadurch die Qualität einer Havariegrosse genommen wird. Dagegen steht in solchen Fällen, wo der Lotse sich darauf beschränkt, den Schiffer über die Beschaffenheit des Fahrwassers und ähnliche Verhältnisse zu unterrichten, dem Lotsen nicht das Recht zu, selbständig zur Vermeidung einer Schiff und Ladung gemeinschaftlich bedrohenden Gefahr Anordnungen zu erlassen. In diesen Fällen ist vielmehr der Schiffer allein berechtigt, eine Havariegrosse-Mafsregel zu veranlassen.“

c) Veranlassung der Havariegrosse-Opfer durch den Schiffer.

α) Schäden. Die Havariegrosse-Schäden müssen, wie es im § 700 heifst, entweder von dem Schiffer oder auf dessen Geheifs zugefügt werden.

Das Wort „Geheifs“ deutet an, dafs der Schiffer sich darüber klar sein mufs, dafs er ein Opfer zur Rettung aus Gefahr bringt. In der Kommission wurde es ausdrücklich abgelehnt, das Wort „Anordnung“ zu wählen. Es genügt deshalb nicht eine allgemeine Anordnung, sondern es bedarf einer besonderen Weisung im einzelnen Falle. Ebensowenig genügt ein stillschweigendes Dulden einer von anderer Seite vorgenommenen Handlung. Dagegen ist es gleichgültig, ob die Handlung der eigenen Initiative des Schiffers entspringt, oder ob ihm dieselbe von anderer Seite nahegelegt worden ist. Eine mit vorherigem ausdrücklichen Einverständnis des Schiffers vorgenommene Handlung kann deshalb Havariegrosse begründen. So ist in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 27. Sep-

tember 1901 (H. G. Ztg. 1901 S. 281) eine von dem Vertreter des Ladungsversicherers nach Rücksprache mit dem Schiffer angeordnete Rettungsmafsregel als grofse Haverei zugelassen worden.

β) Kosten. Der Wortlaut des § 700: „ingleichen die Kosten" läfst es zweifelhaft, ob auch die Aufwendung der Kosten von dem Schiffer ausgehen mufs. Infolgedessen hat man z. T. angenommen, dafs diese Voraussetzung bei den Kosten nicht zuzutreffen brauche. Sicher mit Unrecht (vergl. Prot. S. 2634, 2689, 4077, 4078); denn die Gründe der fraglichen Gesetzesbestimmung treffen ebenso bei den Schäden wie bei den Kosten zu, und eine gewollte Abweichung hätte im Gesetze eines präziseren Ausdrucks bedurft.[1]) Deshalb begründen z. B. die durch Mafsregeln von Interessenten oder Behörden entstehenden Kosten keine grofse Haverei. Dies ist von dem hanseatischen Oberlandesgericht durch Urteil vom 24. September 1894 (H. G. Ztg. 1894 S. 253 f.) in einem Falle anerkannt worden, in welchem Kosten dadurch entstanden waren, dafs das Schiff von der Behörde zum Zwecke der Verhinderung des Umsichgreifens eines Feuers zur Einstellung des Ausladens gezwungen und infolgedessen mehrere Tage aufgehalten wurde.

Hieraus folgt ferner, dafs die Kosten der Bergung von Schiff und Ladung nach deutschem Recht grofse Haverei nicht begründen können. Denn bei der Bergung untersteht (im Gegensatz zu der Hilfeleistung) Schiff und Ladung nicht mehr der Verfügung des Schiffers, so dafs eine Anordnung desselben nicht vorliegen kann. (Vergl. das Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. Oktober 1896 bei Bolze, Praxis des Reichsgerichts, XXIII, No. 542). Das deutsche Recht steht hierin im Widerspruch zu dem englischen und amerikanischen Rechte, welche die Bergungskosten in Havariegrosse zulassen, und zwar sogar für den Teil, welcher auf die Rettung von Menschen entfällt (Lowndes S. 151ff., Gourlie S. 379).

d) Welche von mehreren Mafsregeln mufs der Schiffer ergreifen? Bei der Auswahl der möglichen Rettungsmafsregeln hat der Schiffer folgendes zu beachten:

α) Er mufs unparteiisch sein. Der Schiffer darf sich niemals von persönlichen, sondern nur von rein sachlichen Gründen leiten lassen; er mufs diejenige Mafsregel ergreifen, welche seinem pflichtmäfsigen Ermessen nach den gewollten Erfolg mit den geringsten Mitteln ermöglicht. Er darf also vor allen Dingen nicht — wozu er als Angestellter des Reeders leicht neigen kann — die Ladungsinteressen gegenüber den Schiffsinteressen benachteiligen.

---

[1]) Das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz bestimmt im § 78 Abs. 1 ausdrücklich, dafs die Havariegrosse-Kosten von dem Schiffer oder nach seiner Anweisung von einem der Ladungsbeteiligten aufzuwenden sind.

β) Er mufs das geringwertigste Interesse opfern. Aus dem Erfordernis der Unparteilichkeit des Schiffers ergibt sich, dafs er diejenige Mafsregel ergreifen mufs, welche mit dem geringsten Wertverlust verknüpft ist. Als Wert kommt hierbei immer nur der gemeine Sachwert in Betracht, nicht aber ein subjektives oder Affektionsinteresse. Der Mafsstab versagt natürlich, wenn die Opferung von Menschenleben zur Wahl steht. Denn Menschenleben gebührt der höchste Schutz, auch wenn sie ohne vermögensrechtliches Interesse sind.

§ 539 des Handelsgesetzbuchs bestimmt dementsprechend für die Fälle, wo Kreditgeschäfte notwendig werden:

„Gründet sich das Bedürfnis auf eine grofse Haverei und kann der Schiffer ihm durch verschiedene Mafsregeln abhelfen, so hat er diejenige Mafsregel zu ergreifen, welche für die Beteiligten mit dem geringsten Nachteile verbunden ist."

Wählt der Schiffer nicht diejenige Mafsregel, welche den Umständen nach das geringste Opfer erfordert, so liegt darin ein Verschulden. Dieses hat zwar auf die Anerkennung der Mafsregel als grofse Haverei an sich keinen Einflufs, der Schiffer und mit ihm der Reeder machen sich aber den Beteiligten gegenüber schadensersatzpflichtig (vergl. § 702).

8. Stellvertretende Kosten.

Wenn die allgemeinen Voraussetzungen der grofsen Haverei nicht vorliegen, so kann doch eine Verteilung von Kosten nach den Grundsätzen der grofsen Haverei dann und insoweit erfolgen, als dadurch andere Kosten erspart werden, welche in Havariegrosse hätten gebracht werden dürfen. Diese Behandlung rechtfertigt sich durch folgende Erwägungen:

Der Schiffer ist, wie unter No. 7 d) ausgeführt, stets verpflichtet, diejenige Mafsregel zu ergreifen, welche mit dem geringsten Wertverlust verknüpft ist. So kann es kommen, dafs er pflichtgemäfs eine Mafsregel ergreift, welche aus besonderen Gründen nicht grofse Haverei ist, an Stelle einer anderen kostspieligeren, die aber ohne Zweifel grofse Haverei begründen würde. Wollte man nun die Kosten der an sich nicht zur grofsen Haverei gehörenden Mafsregel nicht in grofse Haverei aufnehmen, so würde man geradezu eine pflichtwidrige Handlungsweise des Schiffers herausfordern und ihn dazu verleiten, anstatt eines geringeren zweckentsprechenden Opfers ein gröfseres unwirtschaftliches zu bringen, nur um die Verteilung in grofser Haverei nicht zu verscherzen.

Als Fälle, in welchen die Verteilung solcher stellvertretenden Kosten gerechtfertigt erscheint, seien erwähnt:

a) Wenn ein Schiff sich aus einem Nothafen, in welchem die Havariegrosse-Schäden nur mit unverhältnismäfsig hohen Kosten ausgebessert werden können, nach einem gröfseren Hafen schleppen läfst, kann der Schlepplohn insoweit zur grofsen Haverei gerechnet werden, als die Ersparnis an den Ausbesserungskosten in dem gröfseren Hafen beträgt (vergl. York-Antwerp-Rules X d).

b) Wenn ein Schiff zwecks Errettung aus gegenwärtiger Gefahr für Schiff und Ladung die Ladung endgültig in ein Leichterschiff überladet, welches die Ladung bis zum Bestimmungsort befördert, kann die Leichterfracht insoweit zur grofsen Haverei gerechnet werden, als die endgültige Löschung der Ladung Kosten erspart, welche bei nur vorübergehender Ableichterung entstanden und gemäfs § 706 No. 2 in grofser Haverei zu verrechnen wären.

Diese Behandlung der sogenannten „stellvertretenden" Kosten (substituted expenses oder compensatory charges) ist im englischen Recht und in den York-Antwerp-Rules (X d) ausdrücklich bestimmt. Das deutsche Handelsgesetzbuch enthält hierüber keine Vorschrift; jedoch erkennt die deutsche Rechtsprechung die stellvertretenden Kosten prinzipiell in grofser Haverei an, wie folgender Passus aus dem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 10. Oktober 1881 (H. G. Ztg. 1881 S. 225) zeigt:

„Wenn und soweit Kosten, welche, wenn sie gemacht wären, in Havariegrosse hätten gebracht werden dürfen, erspart werden durch Aufwendungen, die an sich nicht in Havariegrosse gehören, kann die Aufnahme der letzteren als stellvertretend aufgewendeter Kosten in Havariegrosse gerechtfertigt erscheinen."

9. Grofse Haverei bei der Schleppschiffahrt.

Über die Frage, unter welchen Voraussetzungen bei der Schleppschiffahrt, die im Seeverkehr immer gröfsere Bedeutung gewinnt, grofse Haverei anzunehmen ist, äufsert sich die Begründung zum deutschen Binnenschiffahrtsgesetz auf Seite 105 bis 106 folgendermafsen:

„Im Falle gemeinsamer Gefährdung eines geschleppten Schiffes und seiner Ladung gehören die zur Abwendung dieser Gefahr von dem Führer dieses Schiffes angeordneten Mafsregeln und die hierdurch entstandenen Schäden und Kosten selbstverständlich zur grofsen Haverei.

Dagegen trifft in Ansehung von Aufwendungen, welche der Schleppschiffer zum Besten des Schleppzuges macht, der Begriff der grofsen Haverei nicht zu, da die geschleppten Schiffe nicht als die Ladung des Schleppschiffes betrachtet werden können, eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung im Sinne des § 700 also nicht in Frage steht. Die Vorschriften über die grofse Haverei auf das Verhältnis des Schleppschiffes zu den geschleppten Schiffen für anwendbar zu erklären, wäre auch nicht gerechtfertigt, da eine wirklich gemeinsame Gefahr für die unter sehr verschiedenartigen Bedingungen fahrenden Schiffe nicht leicht eintreten wird. Es mufs daher der Beurteilung im einzelnen Falle überlassen bleiben, inwiefern der Schleppschiffahrtsunternehmer für aufserordentliche Aufwendungen, die er im Interesse der geschleppten Schiffe gemacht hat, nach den getroffenen Vereinbarungen oder nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen eine Vergütung beanspruchen kann."

2. Besondere Haverei.

§ 701.

Alle nicht zur grofsen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten, soweit die letzteren nicht unter den § 621[1]*) fallen, sind besondere Haverei.*

Die besondere Haverei wird von den Eigentümern des Schiffes und der Ladung, von jedem für sich allein, getragen.

1. Zweck des Paragraphen.

Die besondere Haverei ist kein selbständiges Rechtsinstitut wie die grofse Haverei. Vielmehr finden auf die Rechtsverhältnisse derselben die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts Anwendung. Wenn die besondere Haverei im deutschen Handelsgesetzbuch und in anderen Rechten ausdrücklich als solche hervorgehoben wird, so geschieht dies nur, um das Rechtsinstitut der grofsen Haverei klarer abzugrenzen.

Besondere Haverei sind alle aufserordentlichen Schadenfälle, welche nicht grofse Haverei sind, insbesondere alle nicht absichtlich zum Zwecke der Abwendung einer Gefahr, sondern durch Naturereignisse verursachten Schäden. Auf derartige Schäden findet, vorbehaltlich etwaiger Ersatzansprüche wegen Verschuldens eines Beteiligten, lediglich die Regel Anwendung, dafs dieselben von den Betroffenen allein getragen werden. Auch dann, wenn ein das Schiff oder die Ladung treffender Unfall eine für beide gemeinsame Gefahr herbeiführt, deren Abwendung demnächst Kosten oder Schäden verursacht, welche als grofse Haverei zu betrachten sind, bleibt doch immer der Unfall selbst mit seinen besonderen Folgen dem unmittelbar Beteiligten ausschliefslich zur Last. Insbesondere gilt dies von den Herstellungskosten im Falle einer zufälligen Beschädigung des Schiffes, während allerdings die Aufwendungen, welche zur Beseitigung einer aus dieser Beschädigung für Schiff und Ladung erwachsenden Gefahr erforderlich werden, als grofse Haverei zu behandeln sind (vergl. Begründung zum B. S. G., S. 105).

2. „Schäden und Kosten."

Ebenso wie bei der grofsen Haverei kommen auch hier in Betracht:

a) Schäden, z. B. Verlust von Gütern und Ladungsteilen infolge von Sturm, Schiffskollisionen etc.;

---

[1]) § 621 lautet folgendermafsen:

Aufser der Fracht können Kaplaken, Prämien und dergleichen nicht gefordert werden, sofern sie nicht ausbedungen sind.

Die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Kosten der Schiffahrt, wie Lotsengeld, Hafengeld, Leuchtfeuergeld, Schlepplohn, Quarantainegelder, Auseisungskosten und dergleichen, fallen in Ermangelung einer entgegenstehenden Abrede dem Verfrachter allein zur Last, selbst wenn er zu den Mafsregeln, welche die Auslagen verursacht haben, auf Grund des Frachtvertrags nicht verpflichtet war.

Die Fälle der grofsen Haverei sowie die Fälle der Aufwendung von Kosten zur Erhaltung Bergung und Rettung der Ladung werden durch die Vorschriften des Abs. 2 nicht berührt.

b) durch Schäden veranlafste Kosten, z. B. Reparaturkosten des Schiffes, Bearbeitungskosten der Ladung etc. und

c) selbständige Kosten, deren Aufwendung ohne materielle Beschädigung erforderlich geworden ist, z. B. Bergelöhne für geborgene Güter, Aufenthaltskosten des Schiffes etc.

3. „Durch einen Unfall verursacht."

Der preufsische Entwurf des Handelsgesetzbuches zählte im Artikel 586 zur partikulären Haverei:

> „alle Schäden, welche, ohne zur grofsen Haverei zu gehören, das Schiff oder die Ladung während einer Reise treffen."

Bei Beratung dieses Artikels in der Handelsgesetzgebungs-Kommission wurde aber beschlossen, die Worte

> „durch einen Unfall verursachten"

einzuschalten, um auszusprechen, dafs folgende Schäden und Kosten nicht zur besonderen Haverei gehören:

a) die im § 621 des Handelsgesetzbuches aufgeführten gewöhnlichen und ungewöhnlichen Kosten der Schiffahrt;

b) die durch ordnungsmäfsigen Gebrauch (Slitage) entstehenden Schäden;

c) die durch inneren Verderb verursachten Schäden. Diese zählt das französische Recht (Art. 403) zur besonderen Haverei.

Unter „Unfall" ist jeder von aufsen kommende zufällige und ungewöhnliche Schaden zu verstehen. Dabei ist es gleichgültig, ob der Unfall sich während der Seereise zuträgt oder während das Schiff sich nach Beendigung der einen und vor Antritt einer anderen Reise im Hafen befindet (Prot. S. 4163). Als zufällig gilt auch ein von der Schiffsbesatzung oder dritten Personen verschuldetes Ereignis (Prot. S. 4083). Dagegen ist ein von dem betroffenen Interessenten selbst oder dessen geschäftlichem Vertreter verschuldeter Schaden kein Unfall, mithin auch keine besondere Haverei.

4. Tragung der besonderen Haverei.

Der letzte Absatz des § 701 bestimmt, dafs die besondere Haverei von den Eigentümern des Schiffs und der Ladung, von jedem für sich allein, getragen wird. Hieraus folgt, dafs bei besonderer Haverei ein Ausgleich nicht stattfinden soll, dafs hier vielmehr die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts zur Anwendung kommen sollen, welche im allgemeinen den Schaden von dem unmittelbar Betroffenen tragen lassen.

Der Paragraph ist aber nicht etwa so zu verstehen, dafs die besondere Haverei stets von dem zunächst Betroffenen endgültig getragen werden soll, was man nach dem Wortlaut zunächst annehmen könnte. Die Richtigkeit dieser Ansicht ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes und aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. So ist von der Handelsgesetzgebungs-

Kommission in folgenden Fällen ein Anspruch auf Ausgleich gegenüber den Mitinteressenten ausdrücklich anerkannt worden:

a) wenn zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr die Ladung oder das Schiff total geopfert ist (Prot. S. 2691);

b) wenn einzelne Güter behufs Tilgung der auf allen geteilt lastenden Frachtschuld verkauft werden (Prot. S. 3973);

c) wenn mehrere Gegenstände gemeinsam reklamiert werden (Prot. S. 4092);

d) wenn für eine gemeinsame Rettung mehrerer Gegenstände Berge- und Hilfslohn zu entrichten ist (Prot. S. 4146).

Hier wie überhaupt in allen Fällen, in welchen Opfer im gemeinsamen Interesse von Schiff und Ladung oder im Interesse verschiedener Ladungsbeteiligten gebracht werden, kann ein Regreſsanspruch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen bestehen. Die Handelsgesetzgebungs-Kommission zählte zu diesen allgemeinen Rechtsgrundsätzen: die nützliche Verwendung, die Geschäftsführung ohne Auftrag und die ungerechtfertigte Bereicherung. Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich, das am 1. Januar 1900 in Kraft getreten ist, kommen nur noch die beiden letzterwähnten Rechtsgründe in Betracht, da die nützliche Verwendung in das Gesetz nicht übernommen ist.

a) Geschäftsführung ohne Auftrag (B. G. B. §§ 677 bis 687). Diese findet dann Anwendung, wenn nicht der Schiffer, sondern eine andere Person der Schiffsbesatzung oder ein Interessent zu einem Opfer im Interesse der Gesamtheit schreitet. Hinsichtlich der Ansprüche aus dieser Geschäftsführung bestimmt § 683:

„Entspricht die Übernahme der Geschäftsführung dem Interesse und dem wirklichen oder mutmaſslichen Willen des Geschäftsherrn, so kann der Geschäftsführer Ersatz seiner Aufwendungen verlangen.“

Wegen des Ersatzes der Aufwendungen verordnet § 256:

„Wer zum Ersatz von Aufwendungen verpflichtet ist, hat den aufgewendeten Betrag oder, wenn andere Gegenstände als Geld aufgewendet worden sind, den als Ersatz ihres Wertes zu zahlenden Betrag von der Zeit der Aufwendung an zu verzinsen.“

b) Ungerechtfertigte Bereicherung (B. G. B. §§ 812 bis 822). Diese kann in allen nicht zu a) gehörigen Fällen zur Anwendung kommen, namentlich also: wenn keine gegenwärtige Gefahr für Schiff und Ladung vorgelegen hat, wenn das Opfer nicht „vorsätzlich“ gebracht worden ist, wenn Schiff oder Ladung vollständig verloren gegangen ist etc. Für diese Fälle bestimmt § 812 des Bürgerlichen Gesetzbuchs:

„Wer durch die Leistung eines anderen oder in sonstiger Weise auf dessen Kosten etwas ohne rechtlichen Grund erlangt, ist ihm zur Herausgabe verpflichtet.“

Hierbei wird vorausgesetzt, dafs das Opfer objektiv notwendig war und dafs eine endgültige Rettung durch das Opfer erfolgt ist. Der Anspruch aus der ungerechtfertigten Bereicherung ist ferner nur ein persönlicher, nicht aber ein dinglicher Pfandanspruch.

3. Grofse Haverei infolge Verschuldens.

§ 702.

Die Anwendung der Vorschriften über die grofse Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, dafs die Gefahr infolge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist.

Der Beteiligte, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch nicht allein wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung fordern, sondern ist auch den Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich, den sie dadurch erleiden, dafs der Schaden als grofse Haverei zur Verteilung kommt.

Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Reeder nach Mafsgabe der §§ 485, 486.[1])

1. Zweck des Paragraphen.

Eine Anzahl ausländischer Gesetze nehmen Havariegrosse nur dann an, wenn die Gefahr, welche die Havariegrosse-Mafsregel veranlafst hat, eine zufällige ist. So erklären die Gesetze Frankreichs (C. d. c. Art. 403 und 405), Hollands (Art. 700), Belgiens (Art. 103), Italiens (Art. 643) u. a. jeden Schaden, der durch Verschulden der Schiffsbesatzung oder durch inneren Verderb entstanden ist, für besondere Haverei. Bei dieser Rechtslage besteht in den betreffenden Fällen kein Anspruch auf Verteilung des Schadens über Schiff und Ladung, es bleibt vielmehr dem Beschädigten überlassen, den schuldigen Teil zum Schadenersatz heranzuziehen. Hierzu wurde in der Handelsgesetzgebungs-Kommission folgendes bemerkt:

[1]) Die betreffenden Paragraphen lauten folgendermafsen:

§ 485.

Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.

§ 486.

Der Reeder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:

1. *wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat;*
2. *wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrags gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;*
3. *wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.*

Diese Vorschrift findet in den Fällen der No. 1, 2 keine Anwendung, wenn den Reeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft oder wenn er die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat.

„Diese Rechtsansicht scheine höchstens für den Fall begründet zu sein, wenn die Wirkungen der Haverei nur den Reeder träfen, sei aber dann höchst ungerecht, wenn die Folgen der Haverei auch die Ladungsinteressenten getroffen hätten, wenn z. B. nach Anlaufen eines Nothafens zur Ausbesserung des Schiffes behufs Beschaffung der Aufenthaltskosten ein Teil der Ladung verkauft worden sei und dergl., weil bei dieser Auffassung ein Ladungsinteressent, dessen Ladung verkauft worden, seines Ersatzanspruchs verlustig ginge und sich an den übrigen Ladungsbeteiligten nicht erholen könnte, wenn das Schiff vor Erreichung des Bestimmungsorts zu Grunde gehe."

Mit Rücksicht darauf wurden die Grundsätze des jetzigen § 702 einstimmig beschlossen.

Die Rechtslage in Deutschland ist gemäfs § 702 die folgende:

Die Existenz der grofsen Haverei wird durch ein Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten nicht beeinflufst. Auch die Wirkungen derselben werden nicht geändert, wenn ein Dritter (d. h. weder ein Beteiligter noch eine Person der Schiffsbesatzung) die Gefahr verschuldet hat. Die beitragspflichtigen Havariegrosse-Beteiligten können sich nur auf Grund allgemeiner Rechtsgrundsätze an dem schuldigen Dritten schadlos halten. Dagegen werden die Wirkungen der grofsen Haverei insoweit aufgehoben, als ein Beteiligter (Absatz 2) oder eine Person der Schiffsbesatzung, für deren Handlungen der Reeder zivilrechtlich verantwortlich ist (Absatz 3), die Gefahr verschuldet hat.

Im einzelnen ist hierzu folgendes zu bemerken:

2. Verschulden eines Dritten.

Hat ein Dritter, der an Schiff und Ladung gar nicht beteiligt ist, die Gefahr durch sein Verschulden hervorgerufen, so kann gerechterweise das Verhältnis der Interessenten von Schiff und Ladung nicht anders beurteilt werden, als wenn die Gefahr durch Zufall entstanden wäre. Es würde unbillig sein, den Geschädigten wegen des Ersatzes zunächst an den Schuldigen zu verweisen, da hierdurch eine Reihe von Unbequemlichkeiten entstehen, der Regrefs auch vielfach unwirksam sein würde. So kann z. B. bei dem Seewurf wertvoller Ladung der Fall eintreten, dafs die Haftung mit Schiff und Fracht nicht ausreicht.

Nach der Vorschrift des Gesetzes kann sich der Geschädigte — ebenso als ob ein Verschulden nicht bestände — an die Gemeinschafts-Interessenten halten. Diese haben ihre Beiträge zu entrichten, ohne einen Einwand wegen des Verschuldens des Dritten erheben zu dürfen, und können dann ihrerseits nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen wegen des gezahlten Beitrages an den Schuldigen Regrefs nehmen (Prot. S. 4212).

3. Verschulden eines Beteiligten.

A. Ganz anders liegen die Verhältnisse, wenn die Gefahr von einem Havariegrosse-Beteiligten (vergl. unten B) verschuldet worden ist. Denn dann

ist die Gefahr für die anderen Beteiligten zwar zufällig, für den betreffenden Beteiligten dagegen selbstverschuldet. Die unter 2 aufgeführten Grundsätze treffen deshalb auch nur bezüglich der anderen Beteiligten zu, während der schuldige Beteiligte einerseits selbst keinen Ersatz in Havariegrosse verlangen kann und anderseits den für die anderen Beteiligten durch die Verteilung des Schadens als grofse Haverei entstehenden Schaden zu vergüten hat.

B. Als „Beteiligte“ im Sinne der Gesetzvorschrift gelten:

a) Der Reeder und die Ladungsinteressenten selbst;

b) diejenigen Personen, deren Handlungen die zunächst Beteiligten nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie eigene zu vertreten haben, d. h. die geschäftlichen Vertreter des Reeders und der Ladungsinteressenten;

c) die Personen der Schiffsbesatzung, deren Verschulden der Reeder gemäfs §§ 485 und 486 des Handelsgesetzbuches zu vertreten hat. Das Verschulden derselben wird durch den Absatz 3 des § 702 dem Verschulden des Reeders ausdrücklich gleichgestellt.

C. Beispiele von Verschulden Beteiligter.

a) Verschulden des Reeders:

α) Wenn ein Schiff wegen Seeuntüchtigkeit einen Nothafen anlaufen mufs, weil z. B. nicht für einen ausreichenden Vorrat an Proviant, Kohlen etc. gesorgt worden ist oder weil das Schiff infolge inneren Verderbs ausgebessert werden mufs. Hierfür haftet der Reeder, es sei denn, dafs der Mangel des Schiffes bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war (§ 559 Absatz 2 H. G. B.; vergl. R. O. H. G. XXV, S. 144, H. G. Ztg. 1883 S. 375).

β) Wenn infolge mangelnder Sorgfalt bei der Beladung und Stauung das Schiff Schlagseite erhält und einen Nothafen aufsuchen mufs, um die Ladung umzustauen oder Ballast einzunehmen (Erk. d. H. O. L. G. vom 1. Februar 1897; H. G. Ztg. 1897 S. 83).

γ) Wenn der Reeder ein schuldhaftes Verfahren seines Schiffers (z. B. das Befahren seichter Stellen, ohne abzuleichtern) kennt und stillschweigend gutheifst.

b) Verschulden der Ladungsinteressenten:

α) Wenn ein Schiff in Brand gerät, weil der Befrachter feuergefährliche Güter (z. B. Explosivstoffe) unrichtig deklariert hat.

β) Wenn ein Schiff in Gefahr kommt, beschlagnahmt zu werden, weil vom Ablader ohne Anzeige Kriegskontrebande oder Güter verladen sind, deren Ausfuhr oder Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist (vergl. § 563 H. G. B.).

c) Verschulden der Schiffsbesatzung:

α) Wenn ein Schiff auf Grund gerät, weil der Schiffer in einem seichten Kanal nicht abgeleichtert hat.

β) Wenn der Schiffer durch ungeeignete und verkehrte nautische Mafsnahmen die Gefahr für Schiff und Ladung selbst herbeigeführt hat (Erk. d. Hamburger L. G. vom 21. Dezember 1883; H. G. Ztg. 1884 S. 32).

D. Einwirkung des Verschuldens eines Beteiligten auf die Havariegrosse-Verteilung.

Hier sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) Die Havariegrosse-Mafsregel verursacht nur anderen Beteiligten Schäden oder Kosten, z. B. zur Abbringung eines infolge Verschuldens des Schiffers gestrandeten Schiffes wird Ladung geworfen.

In diesem Falle wird der Schaden, als ob kein Verschulden vorläge, voll in Havariegrosse gebracht. Der Reeder hat zunächst den auf das Schiff entfallenden Beitrag zu der Havariegrosse zu bezahlen und sodann den Ladungsbeteiligten die diesen durch die Dispache auferlegten Beiträge zu erstatten.

b) Die Havariegrosse-Mafsregel verursacht nur dem schuldigen Beteiligten Schäden oder Kosten, z. B. zur Abbringung eines infolge Verschuldens des Schiffers gestrandeten Schiffes wird Schlepperhilfe angenommen.

In diesem Falle besteht kein Grund, eine Havariegrosse-Dispache aufzumachen und an die Gemeinschaft wegen Ersatzes des Schadens heranzutreten, der den Beitragspflichtigen von dem schuldigen Vergütungsberechtigten doch wieder zu erstatten wäre. Mit Recht sagt das hanseatische Oberlandesgericht in seinem Urteil vom 16. März 1886, dafs in solchem Falle die Verteilung des Schadens über Schiff, Fracht und Ladung eine leere Formalität sein würde, von welcher nicht abzusehen wäre, was damit bezweckt sein solle. Die Absicht des § 702 geht auch nur dahin, diejenigen Interessenten zu schützen, welche — ohne dafs sie selbst an dem Unfalle mit schuld haben — durch die Versagung des Havariegrosse-Anspruches geschädigt werden würden. Deshalb ist, insoweit als der Schaden durch ein vom Geschädigten selbst zu vertretendes Verschulden verursacht ist, Havariegrosse als nicht vorhanden anzunehmen. Dies ist in dem oben erwähnten Urteil des hanseatischen Oberlandesgerichts (H. G. Ztg. 1886 S. 101) folgendermafsen ausgesprochen worden:

„Die Bestimmung, dafs bei eigenem Verschulden der Beteiligte wegen der ihm entstandenen Schäden keine Vergütung fordern kann (§ 702 Abs. 2), verneint von vornherein die Existenz eines Forderungsrechts für ihn. Das Gesetz gibt einen Anhalt dafür nicht, dafs diese Rechtswirkung notwendig in der künstlichen Weise konstruiert werden müsse, dafs dem schuldigen Beteiligten zwar in abstracto ein Ersatzanspruch zustehe, jedoch letzterer in concreto wegen des Verschuldens unwirksam werde.

Der Absatz 1 des § 702 ist vielmehr nur dahin zu verstehen, dafs der Umstand, dafs die Gefahr infolge Verschuldens eines Beteiligten herbeigeführt ist, allein und durch sich selbst die Gemeinschaft-

lichkeit der Tragung des Schadens nicht ausschliefsen soll. Trifft aber mit diesem Verschulden die Tatsache zusammen, dafs nur dem Reeder Schäden entstanden sind, so ist, da ihm kein Vergütungsanspruch an einen anderen zusteht, für die Anwendung jenes Grundsatzes kein Raum. Es ist dann vielmehr keine Havariegrosse vorhanden."

c) Die Havariegrosse-Mafsregel verursacht sowohl dem schuldigen Beteiligten wie anderen Beteiligten Schäden oder Kosten, z. B. bei der Leichterung zwecks Abbringung eines infolge Verschuldens des Schiffers gestrandeten Schiffes wird die Ladung beschädigt, während anderseits dem Reeder Leichterkosten erwachsen.

In diesem Falle gilt bezüglich der Ladungsschäden das unter a) und bezüglich der Leichterkosten das unter b) Gesagte, d. h. es gehören zur grofsen Haverei nur die der Ladung entstandenen Schäden, während die Leichterkosten dem Reeder allein zur Last fallen. Die Dispache ist deshalb auch nur über die Ladungsschäden aufzumachen; der Reeder hat dann zunächst seinen Anteil an der Havariegrosse zu bezahlen und ist aufserdem den Ladungsbeteiligten für die von diesen entrichteten Beiträge ersatzpflichtig.

4. Verhältnis der Haftung des Reeders aus § 702 zu seiner Haftung aus dem Frachtvertrage.

Die Haftung des Reeders gegenüber den Ladungsbeteiligten bei der Havariegrosse-Gemeinschaft deckt sich nicht mit derjenigen, welche ihm aus dem Frachtvertrage gegenüber den Befrachtern obliegt. Gemäfs § 606 des Handelsgesetzbuches hat der Reeder bei dem Frachtvertrage die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters zu vertreten, und zwar trifft ihn hierfür die Beweislast. Hingegen folgt aus der Fassung des § 702, dafs bei der grofsen Haverei dem Beteiligten das Verschulden nachzuweisen ist.

In welchem Verhältnisse stehen nun diese beiden Bestimmungen zueinander? Das Reichsoberhandelsgericht beantwortet diese Frage in einer Entscheidung vom 23. Dezember 1872 (Band VIII, S. 294), indem es ausführt, dafs die Regelung der Seeschäden in grofser Haverei auf der zwischen Schiff und Ladung bestehenden Gemeinschaft, nicht aber auf dem Frachtvertrage beruht. Dies deckt sich mit demjenigen, was oben in der Einleitung auf S. 1 u. 2 ausgeführt ist. Die grofse Haverei ist ein selbständiges Rechtsinstitut, dessen Sätze auf den besonderen, ihm eigentümlichen Verhältnissen beruhen. Die Regelung der grofsen Haverei tritt erst ein, wenn die Regelung des Frachtvertrages nicht mehr ausreicht. Bei dem Frachtvertrage ist nur gedacht an die sich an die Transportpflicht knüpfenden regelmäfsigen Folgen, nicht aber an aufserordentliche Schäden, welche die Fracht nicht deckt und nicht decken soll. Mit Beginn der gemeinschaftlichen Gefahr entsteht daher eine ganz neue Rechtslage. Die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage sind beseitigt. So ist es mit den gewöhnlichen Pflichten des Verfrachters: die Heuer der Schiffsbesatzung, die Verpflegung, der Kohlenverbrauch fällt der

Havereigemeinschaft zur Last; so ist es auch mit den besonderen Regelungen des Frachtvertrages, welche in den Konnossementsklauseln zum Ausdruck kommen. Über die in der vorliegenden Beziehung wichtigste derselben, die sogenannte Nachlässigkeitsklausel, soll im folgenden eingehender gesprochen werden.

5. Nachlässigkeitsklausel.

Es besteht nach deutschem Recht kein Zweifel, dafs sich der Verfrachter sowohl von eigenem Verschulden, wie von Vorsatz und Fahrlässigkeit seiner Leute frei zeichnen kann (B. G. B. §§ 276 und 278, R. O. H. G. XXV, S. 181, R. G. XI, S. 110, R. G. in der Hanseatischen Ger. Ztg. 1886 S. 18, R. G. XX, S. 116 bis 117, R. G. in der Hanseatischen Ger. Ztg. 1889 S. 99, R. G. XXV, S. 104, R. G. in der Hanseatischen Ger. Ztg. 1896 S. 136).

Von dieser Befugnis machen die Reedereien namentlich in letzterer Beziehung reichlichen Gebrauch, indem sie ihren Konnossements-Formularen die sogenannte „Nachlässigkeits-(Negligence-)Klausel" einfügen. Dieselbe kommt hauptsächlich in folgenden vier Formen vor:

a) Die allgemeine Befreiungsklausel, welche lautet:

„The shipowner is not liable for any loss, detriment or damage to any goods, which are capable of being covered by insurance."

b) Die absolute Negligence-Klausel, welche den Verfrachter von der Haftung für alle Schäden infolge Verschuldens seiner Leute befreit. Dieselbe bezieht sich entweder auf „navigation" und „management" (Klausel α und β) oder allein auf „navigation" (Klausel γ).

α) „The shipowner is not liable for any damage by want of intelligence, default or error in judgment of the Master, Mariners, Engineers or other persons in the service of the Shipowners."

β) „Free from any act, neglect or default whatsoever of the Pilot, Master or Mariners in navigation or in management of the ship, the owner, of the ship being in no way liable for any of the consequences of the causes above excepted; and it being agreed, that the Captain, Officers and Crew of the vessel in transmission of the goods, as between the Shipper, Owner or Consignee thereof and the Ship and Shipowners, be considered the servants of such Shipper, Owner or Consignee."

γ) Wortlaut der Klausel wie β), jedoch soll sich die Befreiung auf das Verschulden „in navigation" beschränken.

c) Die relative Negligence-Klausel, welche den Verfrachter von der Haftung für Verschulden seiner Angestellten bei besonders genannten Schäden befreit. Dieselbe lautet meist folgendermafsen: „The Act of God; enemies; pirates; robbers; or thieves by land or sea; vermin; rain; barratry of Master or Mariners; restraints of Princes, rulers or people; loss or damage resulting from insufficiency in strength of packages, from sweating, heating, rust, natural decay, damage, leakage, or breakage or from any of the following perils, (whether arising from the negligence,

default or error in judgment of the Master, Mariners, Engineers or others of the crew, or otherwise howsoever), risk of craft, explosion or fire at sea, in craft, or on shore, boilers steam or machinery or their appurtenances, or from the consequence of any damage or injury thereto, howsoever such damage or injury may be caused, collision, stranding, or other peril of the Seas, Rivers, or Navigation of whatever nature or kind soever, and howsoever such collision, stranding or other peril may caused always excepted."

d) Die Befreiungsklausel der vom Deutschen Reiche subventionierten Dampferlinien. Dieselbe ist vom Reichskanzler genehmigt und hat folgenden Wortlaut:

„I. Der Reeder ist verantwortlich für Fehler oder Nachlässigkeit seiner Angestellten in Betreff der ordnungsmäfsigen Stauung, Verwahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung. Alle Vereinbarungen und Klauseln, welche dem entgegenstehen, sollen null und nichtig und ohne rechtsverbindliche Kraft sein.

II. Der Reeder ist nicht verantwortlich für die Gefahren der See, für Feuer, Feinde, Seeräuber, Beraubung, Baratterie, Arrest und Verfügungen von hoher Hand; desgleichen nicht für Schäden und Verluste durch Kollisionen, Strandung und alle anderen Schiffahrtsunfälle, selbst wenn der dadurch entstehende Schaden oder Verlust auf irgend eine rechtswidrige Handlung, einen Fehler, eine Nachlässigkeit oder einen Irrtum des Lotsen, des Schiffers, der Seeleute oder anderer Angestellter des Reeders zurückzuführen ist."

Die Konnossementsklauseln bezwecken, gemäfs der Natur der Konnossemente als Frachturkunden, die Regelung des Frachtvertrages. Freilich steht nichts im Wege, durch das Konnossement auch ein Übereinkommen bezüglich der grofsen Haverei zu treffen. Dies geschieht regelmäfsig bei Vereinbarung der York-Antwerp-Regeln, welche durch den Frachtvertrag für den Fall der grofsen Haverei als mafsgebend erklärt werden. Eine Verquickung der innerlich verschiedenen Rechtsgebiete, des Fracht- und Havariegrosse-Rechts, in einer Urkunde ist aber nur dann anzunehmen, wenn dies aus dem Wortlaut der Urkunde ausdrücklich hervorgeht, da die Frachturkunde zunächst doch nur berufen ist, die Rechtsverhältnisse aus dem Frachtvertrage zu regeln, und da ferner die grofse Haverei eine Sachlage voraussetzt, welche die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage aufhebt. Hierzu kommt noch, dafs nach deutschem Recht die Nachlässigkeitsklausel auf das eingeschränkteste zu interpretieren und bei irgend welcher Unklarheit gegen den Verfrachter auszulegen ist (Erkenntnis d. R. Ger. v. 6. Juli 1898; H. G. Ztg. 1899 S. 73). Hiernach ist anzunehmen, dafs die Nachlässigkeitsklausel, welche keinerlei Hinweis auf die grofse Haverei enthält, sich auf die Regelung der Haftpflicht des Verfrachters aus dem Frachtvertrage beschränkt. Daraus folgt für die Fälle der grofsen Haverei:

a) Wenn infolge Verschuldens der Schiffsbesatzung Opfer an der Ladung gebracht sind. In diesem Falle wird zwar der Anspruch auf Ersatz des Schadens gegen den Verfrachter aus dem Frachtvertrage infolge der Nachlässigkeitsklausel hinfällig, es bleibt aber der Anspruch auf Ersatz in grofser Haverei. Der Reeder hat demnach zunächst den auf seinen Anteil entfallenden Beitrag zu zahlen und bleibt aufserdem den anderen Interessenten für die von diesen zu entrichtenden Beiträge schadensersatzpflichtig.

Aus dieser Rechtslage ergibt sich die zunächst vielleicht befremdende Tatsache, dafs der Reeder den Befrachtern gegenüber für Verschulden der Schiffsbesatzung unter gewöhnlichen Verhältnissen gar nicht, in aufserordentlichen Sachlagen aber voll haftet.[1]) Dies ist aber die natürliche Folge der durch die gemeinschaftliche Gefahr geschaffenen besonderen Rechtslage. Bei der grofsen Haverei tritt anderseits ja auch der Befrachter für Lasten ein, die unter gewöhnlichen Verhältnissen dem Reeder allein zur Last fallen (Heuer der Schiffsbesatzung etc.).

b) Wenn infolge Verschuldens der Schiffsbesatzung Opfer am Schiffe gebracht sind. In diesem Falle besteht nach dem Frachtvertrage kein Anspruch des Verfrachters auf Ersatz gegenüber den Befrachtern, da die Nachlässigkeitsklausel nur die Haftung des Verfrachters gegenüber dem Befrachter behandelt. Aus der Klausel einen Anspruch des Verfrachters gegenüber dem Befrachter in Fällen der Havariegrosse herzuleiten, würde deshalb schon dem Wortlaute und dem offenbaren Zweck der Klausel widerstreiten.

In Deutschland ist die Frage, ob die Rechte der Havariegrosse-Beteiligten aus § 702 durch die Nachlässigkeitsklausel beeinflufst werden, bisher durch ein höchstrichterliches Urteil nicht entschieden worden. Lewis-Boyens, Bd. II S. 482 hält — in Übereinstimmung mit der oben vertretenen Ansicht — die Klausel auf die Havariegrosse nicht für anwendbar. Auch die Rechtsprechung wird nicht anders entscheiden können, wenn das auf S. 43—44 angeführte Urteil des hanseatischen Oberlandesgerichts als mafsgebend anzunehmen ist. Dieses ist aber bisher unwidersprochen geblieben, entspricht also augenscheinlich der herrschenden Auffassung. Wenn man von dieser Entscheidung ausgeht, liegt die Sache folgendermafsen:

Sind bei einem Verschulden der Schiffsbesatzung nur Opfer am Schiffe gebracht worden, so besteht überhaupt keine Havariegrosse. In diesem Falle

[1]) Man hat die hier vertretene Ansicht auch dadurch ad absurdum führen wollen, dafs man sagt: Hiernach hafte also der Reeder, wenn der Schiffer durch eine Havariegrosse-Mafsregel die Ladung rette; er hafte aber nicht, wenn der Schiffer die Rettungsmafsregel versäume und infolgedessen die Ladung untergehe. Dies sei doch offenbar widersinnig.

Dem ist aber entgegenzuhalten, dafs dasselbe auch dann eintritt, wenn sich der Verfrachter nicht durch die Nachlässigkeitsklausel frei gezeichnet hat. Auch in diesem Falle haftet er nicht, wenn Schiff und Ladung infolge der versäumten Rettungsmafsregel untergegangen sind; denn wegen der auf Schiff und Fracht beschränkten Haftung des Reeders (§ 486 No. 2 H. G. B.) fehlt es an einem Haftungsobjekt.

kann also ein Ersatz seitens der Gemeinschaft für den Reeder gar nicht in Frage kommen. Würde man nun der Nachlässigkeitsklausel einen Einfluſs auf die groſse Haverei zugestehen, so würde der Reeder, wenn Opfer an der Ladung gebracht sind, im Falle des Verschuldens seiner Leute von der Gemeinschaft Ersatz erhalten. Die Rechtslage des Reeders wäre also verschieden, je nachdem Opfer des Schiffes oder Opfer der Ladung gebracht sind. Damit aber würde die freie Stellung des Schiffers gefährdet, welche, wie in der Einleitung (S. 2) erwähnt, die Voraussetzung des ganzen Rechtsinstituts der groſsen Haverei bildet. Der Schiffer, welcher sich eines Verschuldens bei Herbeiführung der Havariegrosse-Gefahr bewuſst ist, würde bei solcher Rechtslage naturgemäſs im Interesse seines Reeders handeln und sich auch dann für ein Opfer der Ladung entscheiden, wenn ein geringeres Opfer des Schiffes genügt. Er würde sich damit freilich einer Pflichtverletzung schuldig machen, die ihm aber kaum je nachzuweisen sein würde.

Seitens der ausländischen Rechtsprechung ist die Frage vielfach anders als oben angegeben entschieden worden. Frankreich und England gehen so weit, dem Reeder im Falle der Nachlässigkeitsklausel bei Opfern des Schiffes einen Havariegrosse-Anspruch gegen die Ladungsbeteiligten zu geben, während Amerika, Holland und neuerdings auch Belgien in dieser Beziehung den oben für das deutsche Recht eingenommenen Standpunkt vertreten. Über die in dieser Frage in den einzelnen Ländern ergangenen Gerichtsentscheidungen vergleiche die Landesrechte an den betreffenden Stellen im 2. Bande (Frankreich, Art. 405; Belgien, Art. 103; Niederlande, Art. 700; Groſsbritannien und Amerika unter der Rubrik: Gemeinschaftliche Gefahr infolge Verschuldens).

4. Wirkliche Rettung als Voraussetzung der Havereiverteilung.

§ 703.

Die Havereiverteilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder teilweise, wirklich gerettet worden ist.

1. Zweck des Paragraphen.

Neben den im § 700 aufgeführten Voraussetzungen der groſsen Haverei bestimmt § 703 als weiteres wesentliches Erfordernis, daſs der bei Ergreifung der Havariegrosse-Maſsregel beabsichtigte Zweck in dem Maſse verwirklicht sein müsse, daſs wenigstens ein Teil von Schiff und Ladung aus der Gefahr, durch welche das Opfer veranlaſst wurde, gerettet worden ist. Die Rettung braucht aber nach deutschem Recht nicht durch das Havariegrosse-Opfer erfolgt zu sein. Es kommt vielmehr einzig und allein auf die Tatsache der Rettung an, mag dieselbe auch durch andere Opfer oder sonstige Umstände (z. B. durch Zufall) herbeigeführt worden sein. Dies geht aus den Beratungen der Handelsgesetzgebungs-Kommission klar hervor.

Der Antrag, zu bestimmen, daſs die Gefahr „durch die angeordneten Maſsregeln“ abgewendet und die Rettung eine Folge des gebrachten

Opfers sein müsse, wurde abgelehnt (Prot. S. 4080), weil es ungerecht sein würde, wenn in einer gemeinsamen Gefahr zur Rettung des Ganzen ein Beteiligter zu einem Opfer gezwungen und ihm nachher deshalb jede Vergütung versagt werde, weil sich nachträglich ergeben habe, dafs die Rettung auch ohne das Opfer erfolgt sein würde.

Diese Regelung wird auch dem wirtschaftlichen Zweck der grofsen Haverei gerecht. Würde das erste fehlgeschlagene Opfer in Havariegrosse nicht ersetzt, so würden die zuerst geopferten Werte stets benachteiligt, da sie das Risiko des Fehlschlagens allein zu tragen hätten. Der Zweck der Havariegrosse ist aber gerade, dafs es für die einzelnen Werte im Endergebnis gleich sein soll, ob sie geopfert oder verschont werden.

Zur Erläuterung des deutschen Rechtsstandpunktes mögen folgende Beispiele dienen:

a) Ein gestrandetes Schiff soll abgebracht werden. Die Abbringungsversuche scheitern jedoch, und das Schiff wird durch Leichterung flott gemacht. Auch die zum Zwecke der Abbringung aufgewendeten Kosten (z. B. durch Schlepperhilfe) und verursachten Schäden sind grofse Haverei, obgleich dieselben den beabsichtigten Erfolg nicht gehabt haben.

b) Ein gestrandetes Schiff versucht, durch Seewurf flott zu werden. Dies mifsglückt, und das Schiff wird durch einen herbeigerufenen Bugsierdampfer abgeschleppt. Der Seewurf gehört ebenso wie der Schlepplohn zur grofsen Haverei.

c) Um dem Feinde zu entkommen, wird Ladung geworfen. Trotzdem wird das Schiff genommen. Der gefangenen Besatzung gelingt es aber, nach Überwältigung der Prisenbesatzung mit dem genommenen Schiffe wieder zu entkommen. Der Seewurf ist hier grofse Haverei (Emérignon, XII, S. 41, § 4).

d) Ein leckes Schiff wird durch Seewurf erleichtert, um den Leck über die Wasserfläche zu heben. Infolge Sturms sind die Versuche vergeblich, die hochgehenden Wellen erreichen den Leck, und das Schiff sinkt weiter. Beim Aufhören des Sturms (also infolge eines Zufalles) kommt dann der Leck über die Wasserfläche. Dennoch ist der Seewurf grofse Haverei.

Das deutsche Recht steht mit dieser Regelung im Widerspruch zu einer Reihe ausländischer Gesetzgebungen, welche Rettung durch das Opfer erfordern, so insbesondere Frankreich (Art. 423 Abs. 1 und Art. 424), Belgien (Art. 111), Niederlande (Art. 734), Italien (Art. 651), Spanien (Art. 860) und Argentinien (Art. 1345 f.).

2. Wirkliche Rettung.

Von der Rettung wird im § 703 verlangt, dafs sie „wirklich" erfolgt sei. Diesem Worte ist aber, wie aus den Protokollen der Handelsgesetzgebungs-Konferenz hervorgeht, ein besonderes Gewicht nicht beizumessen. Dies gilt insbesondere in folgenden beiden Beziehungen, in welchen das Wort zu Zweifeln Anlafs geben könnte:

a) Es gilt nicht als Voraussetzung der grofsen Haverei, dafs eine wirkliche Gefahr vorgelegen hat.

Aus dem Wortlaute des Paragraphen könnte man das Gegenteil schliefsen; denn von einer „wirklichen Rettung“ kann eigentlich nur die Rede sein, wenn eine „wirkliche Gefahr“, welche durch die Rettung abgewendet wird, vorgelegen hat. Es ist aber bereits früher ausgeführt worden, dafs die Havariegrosse-Gefahr nicht objektiv vorzuliegen braucht, dafs es vielmehr genügt, wenn der Schiffer bei pflichtmäfsiger Prüfung der Sachlage das Vorhandensein einer wirklichen Gefahr angenommen hat, obgleich tatsächlich eine solche nicht vorlag (vergl. die Ausführungen zum § 700 auf S. 13 unten bis 15).

b) Die Rettung braucht nicht endgültig zu sein.

Man könnte annehmen, dafs eine „wirkliche Rettung“ nur vorliege, wenn Schiff und Ladung am Schlusse derjenigen Reise, auf welcher die Havariegrosse-Gefahr eingetreten ist, noch vorhanden sind. Dies ist aber nicht erforderlich, wie sich aus den Protokollen (S. 2638 bis 2640) und aus der Bestimmung des § 704 ergibt. Die Rettung gilt vielmehr schon dann als erfolgt, wenn Schiff und Ladung der Gefahr, durch welche das Opfer veranlafst wurde, entgangen sind. Ob das Schiff oder die Ladung nach der Rettung im weiteren Verlaufe der Reise verloren gehen, hat auf die Anwendbarkeit des Havariegrosse-Prinzips keinen Einflufs. Freilich wird bei vollständigem Untergange eines Interesses die Havariegrosse-Verpflichtung desselben mangels eines haftpflichtigen Gegenstandes hinfällig (§ 704). Dagegen bleibt die Verpflichtung der übrigen Interessenten bestehen.

3. Rettung von Schiff und Ladung.

Das deutsche Gesetz setzt bei der grofsen Haverei voraus, dafs Schiff und Ladung aus der Gefahr, welche zu dem Havariegrosse-Opfer Veranlassung gegeben hat, gerettet werden — im Gegensatz zu dem englisch-amerikanischen und skandinavischen Rechte, welche die Rettung von Schiff oder Ladung genügen lassen. Nach deutschem Recht besteht deshalb nicht grofse, sondern besondere Haverei, wenn nur das Schiff oder wenn nur die Ladung gerettet wird.

Beispiele:

a) Das Schiff wird auf den Strand gesetzt und geht verloren; die Ladung wird gerettet.
b) Das Schiff wird zwecks Abbringung abgeleichtert, geht aber trotzdem unter, während die Ladung gerettet wird.
c) Die ganze Ladung wird über Bord geworfen; das Schiff wird gerettet.
d) Die ganze Ladung wird zum Heizen der Maschine verwendet, um der Wegnahme im Kriegsfalle zu entgehen; das Schiff wird gerettet.

In diesen Fällen besteht jedoch meistens für die geschädigten Interessenten ein Anspruch gegen die Interessenten der geretteten Gegenstände nach all-

gemeinen Rechtsgrundsätzen, und zwar wegen ungerechtfertigter Bereicherung oder aus Geschäftsführung ohne Auftrag (vergl. hierzu die Bemerkungen zum § 701 auf S. 39).

4. „Ganz oder teilweise."

Für das Vorhandensein der grofsen Haverei ist es gleichgültig, ob Schiff und Ladung ganz oder nur teilweise gerettet worden sind. Eine Rettung liegt aber blofs dann vor, wenn der gerettete Gegenstand seinem Wesen nach erhalten wurde. Ist derselbe in seiner ursprünglichen Gestalt vernichtet, so kann selbst von einer teilweisen Rettung nicht die Rede sein, auch wenn die Überreste noch wirtschaftlichen Wert haben. Es gilt deshalb als nicht gerettet:

a) das Schiff, wenn es so zerstört ist, dafs es nicht mehr als Schiff im technischen Sinne anzusehen ist; d. h. wenn das Wrack zerbrochen ist, selbst wenn alle einzelnen Bestandteile des Schiffs: Planken, Spanten, Ruder, Masten etc., gerettet sind;

b) die Ladung, wenn dieselbe in ihrer Substanz vernichtet ist, wenn z. B. aus Holz Asche, aus Glasgefäfsen Scherben geworden sind.

Dagegen ist eine teilweise Rettung anzunehmen:

a) Beim Schiffe, wenn dasselbe noch als zusammenhängendes Wrack besteht und der Ladung oder einem Teil derselben Schutz zu bieten vermag (Prot. S. 2636, 2638). Es ist also nicht nötig, dafs das Schiff reparaturfähig, reparaturwürdig oder seetüchtig geblieben ist.

   Von dieser allgemeinen Regel ist nur in einem speziellen Falle, nämlich der absichtlichen Strandung, eine Ausnahme gemacht. No. 3 des § 706 bestimmt nämlich, dafs bei der absichtlichen Strandung grofse Haverei nur dann anzunehmen ist, wenn das Schiff in reparaturfähigem Zustande wieder abgebracht worden ist. Diese Bestimmung wurde aber in der Kommission (Prot. S. 4088) ausdrücklich als Ausnahme von der allgemeinen Regel gekennzeichnet.

b) Bei der Ladung, wenn dieselbe entweder nur quantitativ vermindert ist, oder, falls auch die Qualität gelitten hat, wenn die übrig gebliebenen Güter wenigstens als solche noch bestehen, wenn z. B. Glasgefäfse nur den Deckel, Henkel oder Fufs verloren oder einen Sprung bekommen haben und dergleichen.

5. Einflufs späterer Unfälle auf die Rechte und Pflichten aus der grofsen Haverei (§§ 704, 705).

A. Allgemeine Grundsätze.

1. Standpunkt des deutschen Rechts.

Der Zeitpunkt des Havereifalles entscheidet für die Frage nach dem Vorliegen der Voraussetzungen der grofsen Haverei und nach der Existenz der aus derselben für die Beteiligten entstehenden Rechte und Pflichten, nicht

aber für die Frage nach dem Umfange dieser Rechte und Pflichten. Das deutsche Recht erkennt die in älteren Seerechten vorherrschende Rechtsauffassung nicht an, dafs die Verteilung der Schäden sofort nach dem Havereifall festgestellt und reguliert wird. Es entscheidet vielmehr so, als wenn die Gemeinschaft nach dem Havereifalle bis zum Ende der Reise unverändert fortgesetzt würde und erst dann der Schaden zu verteilen sei. Die Protokolle führen diesen Gedanken folgendermafsen aus:

> „Im deutschen Rechte herrscht die Fiktion vor, kraft welcher der geopferte oder beschädigte Gegenstand sich nach wie vor in voller Integrität an Bord befinde, und es wird angenommen, der Schade habe nach ideellen Raten alle einzelnen Bestandteile des Schiffes und der Ladung affiziert“ (Prot. S. 4081).

Geht man nun aber von der Annahme aus, dafs sich ein in grofser Haverei beschädigter Gegenstand weiter unversehrt an Bord befindet, so mufs man auch den Fall zulassen, dafs dieser Gegenstand später durch einen, den Charakter der besonderen Haverei tragenden, neuen Unfall in einem Mafse beschädigt wird, dafs dadurch der frühere zur grofsen Haverei gehörige Schaden verschlungen wird.

2. Berechtigung des Standpunktes.

Der von dem deutschen Rechte eingenommene Standpunkt empfiehlt sich aus einem doppelten Grunde:

a) Bei der Seereise kommt es den Interessenten lediglich auf das Endergebnis an; denn die Seereise bildet wirtschaftlich ein Ganzes (Prot. S. 2724 bis 2728). Eine gerechte Verteilung der Havariegrosse-Schäden wird deshalb nur erreicht, wenn der Zeitpunkt der Reisebeendigung für die Beitragsverpflichtung wie für die Vergütungsberechtigung entscheidet.

b) Die Feststellung des Wertes der geschädigten und geretteten Interessen z. Zt. des Havereifalles ist mit unverhältnismäfsig grofsen Schwierigkeiten verknüpft.

3. Folgen des Standpunktes.

Im Einklange mit der geschilderten Rechtsauffassung stehen folgende Bestimmungen des deutschen Gesetzes:

a) Geht ein beitragspflichtiger Gegenstand vor Beendigung der Reise vollständig verloren, so scheidet er damit aus der Gemeinschaft aus und seine Beitragspflicht erlischt (§ 704).

b) Geht ein infolge erlittener Havariegrosse - Beschädigung vergütungsberechtigter Gegenstand in einem späteren Unfall vollständig verloren, so scheidet er damit gleichfalls aus der Gemeinschaft aus und sein Havariegrosse-Anspruch erlischt (§ 705).

c) Die Vergütung für die in grofser Haverei geopferten oder beschädigten Interessen bestimmt sich nach dem Werte derselben am Ende der Reise (§§ 709, 711 bis 715).

d) Die Beitragspflicht der geretteten Interessen wird gleichfalls nach dem Werte derselben am Ende der Reise bestimmt (§§ 717 bis 719, 722, 726).
e) Den infolge vollständigen Verlustes (a) oder Wertverringerung von beitragspflichtigen Gegenständen (d) entstehenden Ausfall haben die übrigen Mitglieder der Gemeinschaft zu tragen. Ihre Beitragspflicht wird dann entsprechend höher (§ 724).

B. Einfluſs späterer Unfälle auf die Beitragspflicht.

§ 704.

Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstande beizutragen, wird dadurch, dafs der Gegenstand später von einer besonderen Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand ganz verloren geht.

1. Zweck des Paragraphen.

Wie bereits in der Vorbemerkung zu den §§ 704 und 705 ausgeführt, gilt im deutschen Recht der Grundsatz, dafs die geretteten Gegenstände zur grofsen Haverei nur beizutragen haben, wenn und soweit dieselben am Ende der Reise noch vorhanden sind. Dieser Grundsatz hat im § 704 für den Fall des Totalverlustes des geretteten Gegenstandes seinen Ausdruck gefunden, vorausgesetzt, dafs der Totalverlust infolge einer besonderen Haverei, also infolge eines Unfalles, eingetreten ist (Prot. S. 2639). Erfolgte der Untergang dagegen als Folge inneren Verderbs oder eines Verschuldens des betreffenden Interessenten oder einer Person, deren Verschulden er zu vertreten hat, so kann § 704 keine Anwendung finden. Freilich erlischt auch in diesem Falle die Beitragspflicht zur grofsen Haverei, und zwar infolge der Bestimmung des § 726, wonach die Havereiverpflichtung an der Sache haftet, mit der Vernichtung der Sache also untergeht.

2. Regrefsansprüche.

Durch den Verlust eines geretteten Gegenstandes und die infolgedessen erlöschende Beitragsverpflichtung werden die übrigen Havariegrosse-Interessenten geschädigt. Dies gilt unter allen Umständen von den übrigen Beitragspflichtigen, welche gemäfs § 724 entsprechend höher belastet werden, und eventuell auch von den Vergütungsberechtigten, nämlich dann, wenn die noch übrig bleibenden Werte zur Deckung ihrer Ansprüche nicht mehr ausreichen. Ist dieser Schaden durch eine Person verschuldet worden, so besteht ein Anspruch der Geschädigten gegen den Schuldigen nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts (§ 823 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, vergl. Lewis-Boyens II, S. 487 bis 488).

C. Einfluſs späterer Unfälle auf die Vergütungsberechtigung.

§ 705.

Der Anspruch auf Vergütung einer zur grofsen Haverei gehörenden Beschädigung wird durch eine besondere Haverei, die den beschädigten Gegenstand später trifft, sei es, dafs er von neuem beschädigt wird oder ganz verloren geht,

nur dann aufgehoben, wenn der spätere Unfall mit dem früheren in keinem Zusammenhange steht, und nur insoweit, als der spätere Unfall auch den früheren Schaden nach sich gezogen haben würde, wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre.

Sind jedoch vor dem Eintritte des späteren Unfalls zur Wiederherstellung des beschädigten Gegenstands bereits Aufwendungen gemacht, so bleibt rücksichtlich dieser der Anspruch auf Vergütung bestehen.

Ebenso wie bei der Beitragsverpflichtung (§ 704) ist auch für den Umfang der Vergütungsberechtigung nicht der Augenblick des Havereifalles, sondern der Endpunkt der Reise mafsgebend. Es wird, wie bereits in der Vorbemerkung zu den §§ 704 und 705 ausgeführt ist, fingiert, dafs der beschädigte Gegenstand sich nach dem Havereifalle bis zum Ende der Reise unversehrt an Bord befindet. Infolgedessen wird ein Havariegrosse-Schaden nur angenommen, wenn und soweit der beschädigte Gegenstand bis zum Ende der Reise nicht durch einen neuen, von der grofsen Haverei unabhängigen Unfall verloren gegangen ist.

Der Zweck des § 705 ist hiernach, wie die Protokolle auf Seite 4082 hervorheben, den Ersatz für solche Schäden auszuschliefsen, welche auch ohne das Havariegrosse-Opfer eingetreten sein würden, da im anderen Falle, wenn man den geschädigten Interessenten den Ersatzanspruch ohne Rücksicht auf spätere Zufälle zugestehe, diese gegenüber den Interessenten der geretteten Gegenstände bevorzugt würden.

Die Frage, ob und welche Schäden auch ohne das Havariegrosse-Opfer eingetreten wären, ist im einzelnen Falle oft schwer zu beantworten. Um von vornherein die ganz ungewissen Fälle auszuschliefsen und der Rechtsprechung feste Anhaltspunkte zu geben, knüpft das Gesetz selbst im § 705 gewisse Voraussetzungen an die Anwendbarkeit des erwähnten Grundsatzes, nämlich:

1. Die Vorschrift bezieht sich nur auf Havariegrosse-Beschädigungen.

Wenn also bei der grofsen Haverei ein Gegenstand total verloren geht und wenn selbst mit Bestimmtheit anzunehmen ist, dafs ohne dieses Opfer der Gegenstand später durch einen neuen Unfall untergegangen oder beschädigt sein würde, so bleibt dieser Umstand doch auf den Ersatz in Havariegrosse ohne Einflufs.

Der Grund für diese Bestimmung liegt in folgendem:

> Der Nachweis, dafs ein nach dem Havariegrosse-Ereignis eintretender Unfall auch die Havariegrosse-Schäden nach sich gezogen haben würde, kann nur in Bezug auf die dann noch an Bord befindlichen Gegenstände strikte erbracht werden. Dagegen könnte ein solcher Nachweis in Bezug auf die in grofser Haverei aufgeopferten, also nicht mehr an Bord befindlichen Gegenstände nur auf Grund schwieriger Untersuchungen und unsicherer Spekulationen geführt werden. Denn es ist meist ganz ungewifs, welchen Gefahren die aufgeopferten Gegenstände

bei der Weiterreise ausgesetzt gewesen wären. Es geht auch nicht an, das Schicksal der geopferten Gegenstände demjenigen der geretteten ohne weiteres gleichzustellen; denn die einzelnen Gegenstände sind je nach ihrer Lage im Schiffe, ihrer natürlichen Beschaffenheit, Verpackung etc. vielfach ganz verschieden gefährdet. Wie sollte man z. B. in folgendem Falle entscheiden:

Nach einem Seewurfe strandet das Schiff, und ein Teil der aus der grofsen Haverei geretteten Güter geht bei einem neuen Unfalle verloren. Soll man nun annehmen, dafs die in grofser Haverei geopferten Güter bei diesem Unfalle mit untergegangen wären oder nicht?

Diese schwierigen Beweisfragen von vornherein abzuschneiden, ist der Zweck der Beschränkung des § 705 auf Havariegrosse-Beschädigungen.

2. Der spätere Schaden mufs „besondere Haverei" sein.

Die Vorschrift bezieht sich nur auf diejenigen Schäden, welche durch einen Unfall (§ 701), nicht aber auf solche, welche durch inneren Verderb oder durch ein Verschulden der Interessenten oder ihrer Vertreter im weiteren Verlauf der Reise entstanden sind.

Innerer Verderb, der mit Sicherheit eingetreten wäre, begründet gemäfs § 713 einen Abzug von der Vergütungsberechtigung (vergl. die Bemerkungen zum § 713); dagegen wird der einmal begründete Havariegrosse-Anspruch durch ein Verschulden der Beteiligten oder deren Vertreter, welches mit Sicherheit auch die Havariegrosse-Beschädigung herbeigeführt hätte, nicht beeinflufst. Wenn z. B. in grofser Haverei durchnäfste Waren im Nothafen ausgeladen und infolge eines Verschuldens des Eigentümers oder dessen Vertreters ungeschützt gelagert werden, so dafs sie vollständig wertlos werden, so bleibt der durch die Havariegrosse-Beschädigung begründete Anspruch bestehen, selbst wenn anzunehmen ist, dafs die ungeschützt gelagerten Waren auch ohne die Havariegrosse-Beschädigung vollständig verdorben wären. In der Tat wird es oft auch sehr zweifelhaft sein, ob nicht das Verschulden gerade mit Rücksicht auf die Havariegrosse-Beschädigung begangen ist. In dem angeführten Beispiele hätte der Eigentümer oder dessen Vertreter die trockenen Waren vielleicht besser geschützt als die doch bereits durchnäfsten und z. T. verdorbenen Waren.

3. Die Unabhängigkeit des späteren Unfalls von dem Havereiakte mufs feststehen.

Der Havariegrosse-Anspruch soll nur insoweit aufgehoben werden, als die Unabhängigkeit des späteren Unfalls von der grofsen Haverei erwiesen ist. § 705 verlangt hierzu folgende Nachweise:

a) dafs der spätere Unfall mit dem früheren in keinem Zusammenhang steht. Diese Bestimmung ist nach den Beratungen in der Handelsgesetzgebungs-Konferenz (Prot. S. 4082) folgendermafsen aufzufassen: Ein späterer Unfall im Sinne des § 705 ist nicht schon jeder Unfall, der nicht mehr in den Bereich der betreffenden grofsen Haverei gehört, für dessen Folgen

also keine Havariegrosse-Vergütung geleistet wird, sondern nur derjenige, von welchem feststeht, dafs er sich auch ohne die vorhergehende grofse Haverei zugetragen haben würde;

b) dafs der spätere Unfall auch den früheren Schaden nach sich gezogen haben würde, wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre.

Auch hier soll nur absolute Gewifsheit, nicht blofse Wahrscheinlichkeit genügen.

Diese Nachweise sind naturgemäfs meist sehr schwer zu erbringen. In der Kommission wurde denn auch ausdrücklich betont, dafs der Beweis nur „höchst ausnahmsweise“ werde geführt werden können. Als Beispiele völliger Unabhängigkeit von dem Havereifall sind auf Seite 4082 bis 4084 der Protokolle folgende Fälle aufgeführt:

α) wenn unmittelbar nach dem Kappen der Masten der Blitz das Schiff entzündet;

β) wenn nach vorausgegangenem Überbordwerfen von Schiffsgerätschaften das Schiff sinkt;

γ) wenn eine bei dem Havariegrosse-Unfalle leicht benetzte Kiste mit Seidenwaren späterhin durch Zufall über Bord fällt und gründlich vom Seewasser getränkt wird.

4. Die Vorschrift bezieht sich nicht auf Aufwendungen zur Wiederherstellung beschädigter Gegenstände.

Sind vor dem Eintritt des späteren Unfalls bereits Aufwendungen zur Wiederherstellung der in grofser Haverei beschädigten Gegenstände, z. B. zur Ausbesserung beschädigter Schiffsteile im Nothafen, gemacht worden, so wäre es unbillig, bezüglich dieser die Ersatzpflicht abzulehnen, wenn das Schiff im späteren Verlauf der Reise von neuem beschädigt oder vernichtet wird. Absatz 2 des § 705 erkennt deshalb in diesem Falle den Vergütungsanspruch ausdrücklich an. Dieser Anspruch ist freilich nur insoweit von praktischer Bedeutung, als noch beitragspflichtige Gegenstände überhaupt vorhanden sind. Ist sowohl das Schiff als auch die Ladung gänzlich verloren gegangen, so erlischt auch der Vergütungsanspruch, da eine persönliche Verpflichtung zum Ersatze jener Aufwendungen nicht besteht (§ 726).

6. Einzelne Fälle grofser Haverei.

§ 706.

Grofse Haverei liegt namentlich in den nachstehenden Fällen vor, vorausgesetzt, dafs zugleich die Erfordernisse der §§ 700, 702, 703 insoweit vorhanden sind, als in den folgenden Vorschriften nichts Besonderes bestimmt ist:

1. *Wenn Waren, Schiffsteile oder Schiffsgerätschaften über Bord geworfen, Masten gekappt, Taue oder Segel weggeschnitten, Anker, Ankertaue oder Ankerketten geschlippt oder gekappt werden.*

   Sowohl diese Schäden selbst als die durch solche Mafsregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden gehören zur grofsen Haverei.

2. *Wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder teilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen wird.*

   Es gehört zur grofsen Haverei sowohl der Leichterlohn als der Schaden, der bei dem Überladen in das Leichterfahrzeug oder bei dem Rückladen in das Schiff der Ladung oder dem Schiffe zugefügt wird, sowie der Schaden, den die Ladung auf dem Leichterfahrzeug erleidet.

   Mufs die Erleichterung im regelmäfsigen Verlaufe der Reise erfolgen, so liegt grofse Haverei nicht vor.

3. *Wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird, jedoch nur wenn es zum Zwecke der Abwendung des Unterganges oder der Nehmung geschieht.*

   Sowohl die durch die Strandung einschliefslich der Abbringung entstehenden Schäden als auch die Kosten der Abbringung gehören zur grofsen Haverei.

   Wird das behufs der Abwendung des Unterganges auf den Strand gesetzte Schiff nicht abgebracht oder nach der Abbringung reparaturunfähig befunden (§ 479)[1], so findet eine Havereiverteilung nicht statt.

   Strandet das Schiff, ohne dafs die Strandung zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt ist, so gehören zwar nicht die durch die Strandung veranlafsten Schäden, wohl aber die auf die Abbringung verwendeten Kosten und die zu diesem Zwecke dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur grofsen Haverei.

4. *Wenn das Schiff zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung im Falle der Fortsetzung der Reise drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothafen einläuft, insbesondere wenn das Einlaufen zur notwendigen Ausbesserung eines Schadens erfolgt, den das Schiff während der Reise erlitten hat.*

   Es gehören in diesem Falle zur grofsen Haverei die Kosten des Einlaufens und des Auslaufens, die das Schiff selbst treffenden Aufenthaltskosten, die der Schiffsbesatzung während des Aufenthalts gebührende Heuer und Kost, die Auslagen für die Unterbringung der Schiffsbesatzung am Lande, solange die Besatzung nicht an Bord verbleiben kann, ferner, falls die Ladung wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat, gelöscht werden mufs, die Kosten des Verbringens von

---

[1]) § 479 lautet folgendermafsen:

Im Sinne dieses vierten Buches gilt ein seeuntüchtig gewordenes Schiff:

1. *als reparaturunfähig, wenn die Reparatur des Schiffes überhaupt nicht möglich ist oder an dem Orte, wo sich das Schiff befindet, nicht bewerkstelligt, das Schiff auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann;*
2. *als reparaturunwürdig, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden als drei Vierteile seines früheren Wertes.*

Ist die Seeuntüchtigkeit während einer Reise eingetreten, so gilt als der frühere Wert derjenige, welchen das Schiff bei dem Antritte der Reise gehabt hat, in den übrigen Fällen derjenige, welchen das Schiff, bevor es seeuntüchtig geworden ist, gehabt hat oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde.

Bord und an Bord sowie die Kosten der Aufbewahrung der Ladung am Lande bis zu dem Zeitpunkte, in welchem sie wieder an Bord gebracht werden kann.

Die sämtlichen Aufenthaltskosten kommen nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes in Rechnung, der das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat. Liegt der Grund in einer notwendigen Ausbesserung des Schiffes, so kommen aufserdem die Aufenthaltskosten nur bis zu dem Zeitpunkt in Rechnung, in welchem die Ausbesserung hätte vollendet sein können.

Die Kosten der Ausbesserung des Schiffes gehören nur insoweit zur grofsen Haverei, als der auszubessernde Schaden selbst grofse Haverei ist.

5. *Wenn das Schiff gegen Feinde oder Seeräuber verteidigt wird.*

Die bei der Verteidigung dem Schiffe oder der Ladung zugefügten Beschädigungen, der dabei verbrauchte Schiefsbedarf und, falls eine Person der Schiffsbesatzung bei der Verteidigung verwundet oder getötet wird, die Heilungs- und Begräbniskosten sowie die nach den §§ 553, 554 dieses Gesetzbuchs und den §§ 49, 51 der Seemannsordnung[1]) *zu zahlenden Belohnungen bilden die grofse Haverei.*

---

[1]) **Durch das Reichsgesetz betreffend Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches vom 2. Juni 1902 (in Kraft getreten am 1. April 1903) ist der § 553 abgeändert und ein § 553a eingeschaltet worden, wodurch die §§ 49, 51 der Seemannsordnung hinfällig werden.**

Die jetzt mafsgebenden Bestimmungen lauten folgendermafsen:

§ 553.

Falls der Schiffer nach Antritt des Dienstes erkrankt oder eine Verletzung erleidet, so trägt der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung. Diese Verpflichtung erstreckt sich:

1. *wenn der Schiffer wegen der Krankheit oder Verletzung die Reise nicht antritt, bis zum Ablaufe von drei Monaten seit der Erkrankung oder Verletzung;*
2. *wenn er die Reise angetreten hat, bis zum Ablaufe von drei Monaten nach dem Verlassen des Schiffes in einem deutschen Hafen, und bis zum Ablaufe von sechs Monaten nach dem Verlassen des Schiffes in einem anderen Hafen.*

Im Falle einer Verletzung hört die Verpflichtung des Reeders dem Verletzten gegenüber auf, sobald und soweit die Berufsgenossenschaft die Fürsorge übernimmt.

Der Reeder ist berechtigt, die Verpflegung und Heilbehandlung dem Schiffer in einer Krankenanstalt zu gewähren. Hat der Schiffer seinen Wohnsitz an dem Orte, wo er das Schiff verläfst, oder an dem Orte der Krankenanstalt, in welche er aufgenommen werden soll, so kann die Aufnahme nur erfolgen:

1. *für den Schiffer, welcher verheiratet ist oder eine eigene Haushaltung hat oder Mitglied der Haushaltung seiner Familie ist, mit seiner Zustimmung, oder unabhängig von derselben, wenn die Art der Krankheit Anforderungen an die Behandlung oder Verpflegung stellt, welchen in der Familie des Erkrankten oder Verletzten nicht genügt werden kann, oder wenn die Krankheit eine ansteckende ist, oder wenn der Zustand oder das Verhalten des Schiffers eine fortgesetzte Beobachtung erfordert;*
2. *in sonstigen Fällen unbedingt.*

Ein Schiffer, der wegen Krankheit oder Verletzung aufserhalb des Reichsgebiets zurückgeblieben ist, kann mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes oder des Seemannsamts nach einem deutschen Hafen in eine Krankenanstalt überführt werden. Ist der Schiffer aufser stande, die Zustimmung zu erteilen, oder verweigert er sie ohne berechtigten Grund, so

6. *Wenn im Falle der Anhaltung des Schiffes durch Feinde oder Seeräuber Schiff und Ladung losgekauft werden.*

   Was zum Loskaufe gegeben ist, bildet nebst den durch den Unterhalt und die Auslösung der Geiseln entstehenden Kosten die grofse Haverei.

7. *Wenn die Beschaffung der zur Deckung der grofsen Haverei während der Reise erforderlichen Gelder Verluste und Kosten verursacht oder wenn durch die Auseinandersetzung unter den Beteiligten Kosten entstehen.*

   Diese Verluste und Kosten gehören gleichfalls zur grofsen Haverei.

   Dahin werden insbesondere gezählt der Verlust an den während der Reise verkauften Gütern; die Bodmereiprämie, wenn das erforderliche Geld durch Bodmerei aufgenommen wird, und wenn dies nicht der Fall ist, die Prämie für die Versicherung des aufgewendeten Geldes, die Kosten für die Ermittelung der Schäden und für die Aufmachung der Rechnung über die grofse Haverei (Dispache).

Zweck des Paragraphen.

A. Die Anwendung der allgemeinen Grundsätze der grofsen Haverei auf die einzelnen Tatbestände bietet erhebliche Schwierigkeiten. Diese sind um so gröfser, je zahlreicher und verwickelter in der neueren Zeit regelmäfsig die bei einem Falle der grofsen Haverei konkurrierenden und zu berücksichtigenden Interessen sind. Deshalb haben fast alle geltenden Gesetze aufser dem allgemeinen Prinzip die praktisch wichtigsten Havariegrosse-Fälle

---

kann sie nach Anhörung eines Arztes durch dasjenige Seemannsamt ersetzt werden, in dessen Bezirk der Schiffer sich zur Zeit befindet. Findet die Überführung statt, so erstreckt sich die Verpflichtung des Reeders stets nur bis zum Ablaufe von drei Monaten seit der Aufnahme in die Krankenanstalt des deutschen Hafens.

Der Schiffer, welcher sich der Heilbehandlung ohne berechtigten Grund entzieht und hierdurch nach ärztlichem Gutachten die Heilung vereitelt oder wesentlich erschwert hat, verliert den Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung. Über die Berechtigung des Grundes sowie über Beginn und Dauer des Verlustes entscheidet vorläufig das Seemannsamt.

Falls der Schiffer nicht mit dem Schiffe nach dem Heimatshafen oder dem Hafen, wo er geheuert worden ist, zurückkehrt, gebührt ihm ferner freie Zurückbeförderung (§ 547) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung.

§ 553a.

Die Heuer, einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile, bezieht der erkrankte oder verletzte Schiffer:

wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;

wenn er die Reise angetreten hat, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläfst.

Der Bezug der Heuer wird während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt nicht gekürzt.

Ist der Schiffer bei Verteidigung des Schiffes zu Schaden gekommen, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch.

§ 554.

Stirbt der Schiffer nach dem Antritte des Dienstes, so hat der Reeder die bis zum Todestage verdiente Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile zu entrichten; ist der Tod nach dem Antritte der Reise erfolgt, so hat der Reeder auch die Beerdigungskosten zu tragen.

Wird der Schiffer bei Verteidigung des Schiffes getötet, so hat der Reeder überdies eine angemessene Belohnung zu zahlen.

noch besonders geregelt. Sie stellen diese Spezialfälle entweder dem Prinzip voran, wie Frankreich (Art. 400) und die dem französischen Recht folgenden Länder, oder sie lassen sie als Ausführungsbestimmungen folgen, wie das deutsche Gesetz.

Der Zweck des § 706 ist in der Handelsgesetzgebungs-Konferenz folgendermafsen gekennzeichnet worden:

> „Zur Verhütung grofser Nachteile und unabsehbarer Verwickelungen müsse die sogenannte Dispachierung, obschon sie keineswegs einfach zu sein pflege, in kürzester Frist und ohne Aufenthalt erfolgen können. Dieses Ziel lasse sich nur durch möglichste Vollständigkeit des Gesetzes erreichen, so dafs auch dem blofsen Praktiker die Handhabung desselben erleichtert werde (Protokolle S. 2632 bis 2634). Der § 706 zählt daher die wichtigsten und häufigsten Fälle der grofsen Haverei einzeln auf, liefert aber damit nicht etwa blofs Beispiele zu der im § 700 niedergelegten Grundregel, sondern er entscheidet die betreffs dieser Fälle bestehenden Streitfragen, er stellt neben diesem Paragraphen hergehende feste Normen auf (Protokolle S. 2692 und 2693)."

Ebenso heifst es in einem Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 10. Dezember 1872 (R. O. H. G. Bd. 8 S. 214 ff.) auf Seite 218:

> „Der Paragraph sollte die wichtigsten und häufigsten Fälle der grofsen Haverei aufführen und die betreffs derselben bestehenden Kontroversen entscheiden. (Vergl. Motive zu Art. 553 des preufs. Entwurfs S. 305.) War auch eine »erschöpfende Aufzählung der Fälle« nicht beabsichtigt, so bestand doch die Aufgabe darin, für jeden einzelnen behandelten Fall klares Recht zu geben. Eine nur lückenhafte Bestimmung dessen, was in jedem dieser Fälle »zur grofsen Haverei gehören« sollte, würde dem Zwecke widersprochen haben, es hätte alsdann nach wie vor an der, namentlich für die Aufmachung richtiger Dispachen notwendigen festen Grundlage gefehlt. Es mufs daher angenommen werden, dafs in jedem der sieben im § 706 geregelten Fälle nur dasjenige zur grofsen Haverei gehört, was die betreffende Nummer des Falles als dahin gehörig benennt."

Diese Auffassung ist von späteren Erkenntnissen des Reichs-Oberhandelsgerichts und des Reichsgerichts, wie auch von solchen unterer Gerichte, namentlich des hanseatischen Oberlandesgerichts, allgemein übernommen worden. Das Reichsgericht erklärt dieselbe in dem Urteil vom 23. März 1888 (Hanseat. Gerichtszeitung 1888 S. 84) für „gewifs richtig".

In der Begründung zum deutschen Binnenschiffahrtsgesetz ist hierzu auf Seite 106 und 107 noch folgendes ausgeführt:

> „Für die praktisch wichtigsten Havereifälle hat der § 706 H. G. B. hinsichtlich des Umfanges der zur Verteilung zu bringenden Schäden und Kosten bestimmte Grenzen gezogen; er will auf diese Weise etwaigen

Zweifeln und Streitigkeiten vorbeugen, namentlich aber der Geltendmachung übermäſsiger Ersatzansprüche aus Schäden, welche nur mittelbar durch groſse Haverei veranlaſst sind, entgegentreten. Im übrigen sind die einzelnen Fälle, welche er aufführt, nur als Hauptbeispiele der groſsen Haverei anzusehen, durch welche eine anderweite Anwendung des § 700 nicht ausgeschlossen wird, sofern die allgemeinen Voraussetzungen desselben gegeben sind. Diese Voraussetzungen müssen anderseits auch in den Fällen des § 706 jedesmal zutreffen, damit groſse Haverei angenommen werden kann; denn die einzelnen Nummern des § 706 haben nur die Bedeutung, für jeden der betreffenden Fälle die »Folgen«, nicht aber den »Begriff« der Haverei in erschöpfender Weise besonders festzustellen."

B. Für die im § 706 geregelten Havariegrosse-Fälle gilt hiernach das Folgende:

1. Die allgemeinen Voraussetzungen der groſsen Haverei müssen auch hier vorliegen.

Dies ist in den Eingangsworten des Paragraphen

„vorausgesetzt, daſs zugleich die Erfordernisse der §§ 700, 702, 703 insoweit vorhanden sind, als in den folgenden Vorschriften nichts Besonderes bestimmt ist"

noch ausdrücklich hervorgehoben. Es ist deshalb jeder im § 706 geregelte Fall zunächst daraufhin zu untersuchen, ob er den an das Vorhandensein der groſsen Haverei geknüpften allgemeinen Voraussetzungen genügt. Ist dies nicht der Fall, so liegt groſse Haverei nur dann vor, wenn in den besonderen Bestimmungen des § 706 an den betreffenden Tatbestand ausdrücklich geringere Anforderungen gestellt sind (z. B. in No. 4, wonach eine drohende Gefahr anstatt einer „gegenwärtigen" genügt).

Sind dagegen in den Einzelbestimmungen des § 706 höhere Anforderungen an das Vorhandensein der groſsen Haverei gestellt, als § 700 anordnet (z. B. bei der absichtlichen Strandung in No. 3), so muſs natürlich diesen höheren Anforderungen genügt sein.

2. Die in groſser Haverei zu verrechnenden Schäden und Kosten sind für jeden im § 706 behandelten Fall erschöpfend geregelt.

Dieselben sind deshalb lediglich nach den für jeden einzelnen Fall unter der betreffenden Nummer gegebenen Spezialvorschriften zu beurteilen. Sie dürfen weder aus den für einen anderen Fall aufgestellten, noch aus den allgemeinen Vorschriften des § 700 ergänzt werden.

Hieraus folgt z. B.

a) Heuer und Unterhalt der Schiffsbesatzung während des Aufenthalts am Strandungsplatze ist nicht in groſser Haverei zu ersetzen; denn hätte dies geschehen sollen, so wären jene Kosten unter No. 3 ebenso aufgezählt worden, wie es unter No. 4 für die Nothafelung geschehen ist (Erkenntnis des R. O. H. G., Bd. XIII, S. 407).

b) Schäden, welche die im Nothafen ausgeladenen Waren beim Umladen oder während der Lagerung am Lande betreffen, gehören nicht zur grofsen Haverei, weil nach den Bestimmungen der No. 4 nur Kosten, nicht aber Schäden zu vergüten sind (Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts, Bd. VIII, S. 219).
c) Die Kosten für Wohnung und Kost der Passagiere im Nothafen gehören nicht zur grofsen Haverei, weil No. 4 nur die Kosten für die Wohnung und Kost der Schiffsbesatzung aufführt.

No. 1. Seewurf.

1. Bedeutung des Seewurfs.

Der Seewurf ist der älteste und bekannteste Havariegrosse-Fall, der in allen Rechten ausnahmslos anerkannt ist. Deshalb führt ihn auch das Handelsgesetzbuch an erster Stelle auf.

Der Seewurf hat fast immer den völligen Verlust der geworfenen Gegenstände zur Folge. Ferner beschädigt er vielfach das Schiff und die übrige Ladung infolge von Störung der Stauung, Eindringen von Seewasser durch die geöffneten Luken etc. Dem Seewurfe von Waren und Schiffsgerätschaften ist gleichzuachten: ein Niederlegen derselben auf Felsen, wo sie von der Flut weggespült werden können, oder auf einen einsamen Strand, wo sie dem Diebstahl oder dem Verderben schutzlos preisgegeben sind; ferner nach der Vorschrift des § 706 das Kappen von Masten, Wegschneiden von Tauen und Segeln, sowie das Schlippen oder Kappen von Ankern, Ankerketten und Ankertauen.

Ursachen des Seewurfes sind namentlich:

a) Leckwerden des Schiffes, ohne dafs durch Pumpen das eingedrungene Wasser vermindert oder der Leck über die Wasserlinie gehoben werden kann;
b) Strandung des Schiffes;
c) Gefahr der Nehmung durch Feinde oder Seeräuber;
d) Schlagseite des Schiffes infolge Überschiefsens von Ladung oder Ballast.

2. Allgemeine Regeln beim Seewurf.

Das deutsche Handelsgesetzbuch hat davon abgesehen, dem Schiffer bestimmte Vorschriften über sein Verhalten bei Ergreifung von Havariegrosse-Mafsregeln im allgemeinen (vergl. oben S. 32) und beim Seewurf im besonderen zu geben. Während andere Gesetze den Schiffer verpflichten, vor dem Seewurf mit den Schiffsoffizieren, den Leuten seiner Mannschaft und event. den anwesenden Interessenten einen Schiffsrat abzuhalten (Frankreich, Art. 410; Niederlande, Art. 367; Spanien, Art. 813), läfst das deutsche Gesetz dem Schiffsführer völlig freie Hand und stellt es ganz seinem Ermessen anheim, ob er einen Schiffsrat berufen oder aus eigenem Entschlusse heraus handeln will. Auch bindet das deutsche Gesetzbuch (§ 518) den Schiffer, wenn er aus freien Stücken einen Schiffsrat abgehalten hat, nicht an die

gefafsten Beschlüsse, sondern macht ihn allein für die getroffenen Mafsregeln verantwortlich. Ebenso ist dem Schiffer bei der Auswahl der Gegenstände, die er über Bord werfen will, abgesehen von der ihm im allgemeinen obliegenden Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, keine nähere Anweisung im Gesetze erteilt, während z. B. das französische Gesetz im Artikel 411 die Reihenfolge der zu werfenden Gegenstände genau festsetzt. Natürlich mufs der Schiffer stets nach vernünftigem Ermessen verfahren und darf sich nicht etwa durch übertriebene Ängstlichkeit zu unbesonnenem Handeln verleiten lassen. Wenn z. B. statt eines weniger wertvollen und zum Seewurfe geeigneten Gegenstandes eine Kiste mit kostbarem Inhalte oder statt eines schweren ein leichter Gegenstand ins Meer geworfen wird, so ist dies als eine Verletzung pflichtmäfsiger Sorgfalt, mithin als ein Verschulden anzusehen, dessen Folgen gemäfs § 702 Absatz 3 der Reeder zu tragen hat.

3. Seewurf von Waren.

Die Vorschrift des § 706 bezieht sich ausschliefslich auf Waren, die aus dem Schiffsraum oder aus Decksaufbauten, die mit dem unteren Schiffskörper ein Ganzes bilden, herausgeholt und über Bord geworfen werden; denn laut § 708 No. 1 wird der Verlust geworfener Güter, die auf Deck geladen waren, nicht in grofser Haverei vergütet.

Grofse Haverei liegt ferner nur dann vor, wenn die Waren zum Zweck der Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr geworfen werden, insbesondere:

a) um das Schiff zu erleichtern, nachdem es auf Grund geraten ist;
b) um das Schiff aufzurichten, wenn durch die Gewalt des Sturmes die Ladung oder der Ballast übergeschossen ist und das Schiff Schlagseite hat;
c) um das Schiff zu erleichtern, damit es der Verfolgung feindlicher Schiffe oder Seeräuber entgehen kann;
d) um das Schiff von feuergefährlicher Ladung (insbesondere Pulver, Chemikalien, Explosivstoffen) zu befreien, wenn auf dem Schiff Feuer entstanden ist und die Gefahr besteht, dafs das Feuer auch die gefährliche Ladung ergreift.

Der Seewurf von Waren ist aber dann niemals grofse Haverei, wenn die allgemeinen Voraussetzungen derselben (§§ 700, 702 und 703) nicht vorliegen. Deshalb begründen z. B. folgende Fälle keine grofse Haverei:

a) Wenn Gegenstände geworfen werden, um sie zu bergen, wenn z. B. Güter in der Nähe der Küste in Brand geraten und nach dem Seewurf vom Lande aus geborgen werden können. Denn in diesem Falle erfolgt der Seewurf nur zur Rettung der Ladung, nicht aber des Schiffes.
b) Wenn die ganze Ladung geworfen worden ist. Denn in diesem Falle wird nur das Schiff gerettet, und deshalb kann gemäfs § 703 grofse Haverei nicht vorliegen.
c) Wenn bereits wertlos gewordene Gegenstände geworfen werden.

Ein hierher gehöriger Fall ist von dem Reichs-Oberhandelsgericht durch Erkenntnis vom 1. September 1876 (H. G. Ztg. 1877 S. 155ff.) in folgender Weise entschieden worden:

Das Schiff „Continental“ hatte an der Westküste Südamerikas schlechtes Wetter auszuhalten gehabt. Nach Angabe der in Valparaiso abgelegten Verklarung ist infolge von Sturzseen und entstandener Undichtigkeit des Schiffes Seewasser in die Ladung (Guano) eingedrungen und hat den Guano so stark mit Wasser angefeuchtet, daſs die Masse nicht zusammen mit dem übrigen gesunden Teil der Ladung in das für den Zweck der Lagerung gemietete Hilfsschiff gebracht werden konnte. Die zugezogenen Sachverständigen erklärten: »Da dieser Teil der Ladung mit Seewasser gesättigt sei, habe er jeden Wert als Handelsgegenstand verloren. Sie empföhlen deshalb, daſs der beschädigte Guano in öffentlicher Auktion verkauft, und wenn kein Gebot dafür erfolgen sollte, über Bord geworfen werde«. Letzteres ist geschehen. Die Eigentümer verlangten nun, daſs der Schaden in Havariegrosse vergütet werden solle, das Reichs-Oberhandelsgericht hat aber die bezügliche Klage aus folgenden Gründen abgewiesen:

„Die Wegschüttung des Guanos geschah deshalb — und nur deshalb —, weil dieser wegen seines Zustandes unverschiffbar und auſserdem an dem Orte, an welchem er sich damals befand, wertlos und unverkäuflich war. Weist sich aber eine durch Partikulär-Havarie beschädigte Ware als nicht konservierbar und nicht verschiffbar aus, so hat der Schiffer den öffentlichen Verkauf derselben zu versuchen. Gelingt dieser, so bleibt der sich dabei herausstellende Verlust selbstverständlich Partikulär-Havarie; ist die Ware unverkäuflich, so ist der Schiffer berechtigt, sich ihrer auf irgend eine Weise zu entledigen, und der dann sich ergebende Totalverlust ist ebenso Partikulär-Havarie, wie der Mindererlös im Falle des Verkaufs.“

Ebenso ist in einem anderen Falle den Eigentümern geworfener Güter eine Havariegrosse-Entschädigung versagt worden, weil die fraglichen Güter (Kisten mit Büchern) zur Zeit des Wurfs beschädigt und die Bücher durch eingedrungenes schmutziges Wasser bereits völlig entwertet waren (Erk. d. hans. Oberlandesger. vom 13. Mai 1892; H. G. Ztg. 1892 S. 162).

Ist der Seewurf infolge eines Verschuldens des Schiffers notwendig geworden, so hat gemäſs § 702 Absatz 3 der Reeder die Folgen zu tragen. Als hierher gehörige Fälle seien erwähnt:

α) Wenn die Ladung nicht gehörig nach Seemannsbrauch gestaut gewesen ist, so daſs Ladung übergegangen ist.

β) Wenn das Schiff tiefer beladen worden ist, als es unter Berücksichtigung der Jahreszeit, der Reise und der Bauart desselben beladen werden durfte.

4. Seewurf von Schiffsteilen oder Schiffsgerätschaften.

Für den Seewurf von Schiffsgegenständen gilt dasselbe wie für den Seewurf von Waren, jedoch mit der Mafsgabe, dafs bei den Schiffsgegenständen ein Unterschied zwischen Verladung auf Deck und Verladung im unteren Schiffsraume nicht zu machen ist; denn § 708 No. 1 schliefst nur die auf Deck geladenen Güter von der Vergütungsberechtigung aus, findet aber auf Schiffsteile oder Schiffsgeräte keine Anwendung. Deshalb gilt auch der Wurf von Schiffsbooten, die ordnungsmäfsig an Bord oder an den Seiten des Schiffes befestigt waren, als grofse Haverei (vergl. preufs. Entw. Art. 553; Prot. S. 2640).

Der Schiffer darf aber auf dem Deck des Schiffes keine Gegenstände führen, welche nicht aufs Deck gehören. Hat er trotzdem Gegenstände, welche allgemeiner Usance und ihrem Gebrauche nach entweder gar nicht oder doch nur in beschränkterer Menge (wie z. B. Reservegut, Proviant, Wasser) auf Deck zu verladen sind, auf Deck genommen, um unter Deck Raum für Frachtgut zu gewinnen, und werden diese Gegenstände dann vom Deck geworfen, so findet dafür keine Vergütung in grofser Haverei statt; denn die Unterbringung der Gegenstände an Deck erscheint als ein Verschulden der Schiffsbesatzung, für welches dem Reeder gemäfs § 702 kein Ersatz zu leisten ist.

5. Kappen von Masten, Wegschneiden von Tauen oder Segeln.

a) Das Kappen der Masten begründet z. B. dann Havariegrosse, wenn es geschieht, um ein Schiff mit Schlagseite aufzurichten oder um bei unklar gewordenem Tauwerk im Sturm das Kentern zu verhüten. Wenn jedoch Masten und Stengen morsch sind und nur das Loslösen der Trümmer noch den Gebrauch der Axt notwendig macht, so liegt besondere Haverei vor. Werden aber die Trümmer einer durch Seeunfall zerstörten Bemastung dem Schiffe gefährlich, so dafs dieselben beseitigt werden müssen und verloren gehen, so kann es unter Umständen richtig sein, den Wert dieser Trümmer in grofse Haverei zu bringen (Erk. d. R. O. H. Ger. vom 16. April 1875, Band XVII, S. 190).

b) Das Wegschneiden von Tauen ist namentlich dann grofse Haverei, wenn es geschieht, um einem am Ufer befestigten Schiff freie Beweglichkeit zu verschaffen, z. B.:

   α) um einer Kollision vorzubeugen;

   β) um beim Sturm die Gefahr des Strandens zu vermeiden;

   γ) um einer plötzlich auftretenden Feuersgefahr zu entgehen.

   Werden dagegen Taue gekappt, weil z. B. ein losgebrochener Mast durch dieselben noch mit dem Schiff verbunden ist und dasselbe gefährdet, so liegt in der Regel keine grofse Haverei vor, weil der Wert der Taue doch meist als verloren anzusehen ist. Nur unter besonderen Umständen kann in diesem Falle ihre Vergütung berechtigt erscheinen (R. O. H. G. XVII, S. 190). York-Antwerp-Rule 4 schliefst die Vergütung in solchen Fällen prinzipiell aus.

c) Die Opferung der Segel ist z. B. Havariegrosse,

α) wenn zwei Schiffe beim Zusammenstofs sich mit ihrer Takelage verwickeln, so dafs das Kappen der Segel zum Auseinanderkommen nötig wird;

β) wenn Segel zur Verstopfung eines Lecks verwendet werden.

6. Schlippen oder Kappen von Ankern, Ankertauen oder Ankerketten.

Das Schlippen oder Kappen von Ankern und Ankerketten ist z. B. Havariegrosse, wenn das verankerte Schiff durch den Sturm gegen den Strand getrieben wird und zum Aufwinden des Ankers keine Zeit mehr ist.

Dagegen liegt Havariegrosse dann nicht vor, wenn die allgemeinen Voraussetzungen derselben nicht erfüllt werden, insbesondere:

a) Wenn das Aufwinden des Ankers nicht infolge einer Gefahr, sondern nur aus Zweckmäfsigkeitsgründen unterlassen wird, z. B. weil das Aufwinden mit zu grofsem Zeitverlust verbunden wäre.

b) Wenn der Anker gar nicht aufgewunden werden kann; denn dann wird das Opfer nicht vorsätzlich gebracht.

Häufig findet nur ein vorläufiges Aufgeben der Anker und Ankerketten statt, namentlich wenn die Gefahr im Hafen oder auf der Reede eingetreten ist. Dann darf der Schiffer nicht versäumen, die nötigen Schritte zur Wiedererlangung der Gegenstände zu tun. Anderenfalls liegt ein Verschulden des Schiffers vor, welches gemäfs § 702 dem Havariegrosse-Anspruche des Reeders entgegensteht. Die vielfachen Auktionen von herrenlosen Ankern und Ankerketten durch die Strandämter beweisen, dafs in dieser Hinsicht nicht immer mit der nötigen Sorgfalt zu Werke gegangen wird, so dafs schon angeregt worden ist, dafs jeder Anker mit dem Namen des Schiffes, zu dem er gehört, bezeichnet werden solle, um die Wiedererlangung zu erleichtern.

7. Durch den Seewurf ferner verursachte Schäden.

Im Einklang mit der Bestimmung des § 700, wonach die Folgen der Havereimafsregel gleichfalls grofse Haverei sind, rechnet der Absatz 2 der No. 1 auch die durch den Seewurf an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden zur grofsen Haverei. Hierher gehören z. B. folgende Fälle:

a) Wenn der Schiffer einen Mast kappen läfst und dieser beim Niederfallen das Schiff beschädigt (Protokolle S. 2641).

b) Wenn die Ladung zu dem Zweck aufgebrochen werden mufs, um einzelne Kolli zu werfen, die Stauung dadurch gestört und im weiteren Verlauf der Reise die Ladung durch Reiben (Schamvielen) Schaden erleidet.

c) Wenn der Schiffer, um die Ladung herausnehmen und werfen zu können, die Luken öffnet und durch diese während der Manipulation des Werfens eine Sturzsee eindringt und die im Raume verbleibenden Waren beschädigt (Protokolle S. 2642).

d) Wenn der Schiffer das Deck einschlagen läfst, um rascher an die zu werfende Ladung zu kommen (vergl. französ. Code de commerce, Art. 422).

Dagegen gehören die nur mittelbar durch den Seewurf verursachten Schäden, z. B. die Strandung eines infolge Kappens des Mastes manövrierunfähig gewordenen Segelschiffes, nicht zur grofsen Haverei (vergl. oben S. 23). Die hilflose Lage des der Bemastung beraubten Segelschiffes kann aber Anlafs zu neuen selbständigen Havariegrosse-Akten, z. B. zur Leichterung oder zur Aufwendung von Schlepplohn, geben.

No. 2. Leichterung.

Ebenso wie der Seewurf wird auch die Leichterung in allen modernen Rechten als Havereiakt anerkannt.

1. Begriff des Leichterfahrzeuges.

Was als Leichterfahrzeug im Sinne des § 706 No. 2 anzusehen ist, bestimmt das Gesetz selbst nicht. Aus dem Zwecke des Gesetzes geht aber hervor, dafs darunter nicht nur solche Schiffe zu verstehen sind, welche besonders für das Leichtern bestimmt sind, sondern alle Fahrzeuge (mit Ausnahme der Schiffsboote, vergl. unten Absatz 2), in welchen die Güter mehr als auf dem Hauptschiffe gefährdet werden. Wird dagegen die Ladung in ein ebenso seetüchtiges Schiff oder in einen festgeankerten Hulk, der nicht als Schiff anzusehen ist, übergeladen, so ist diese Umladung nicht nach den besonderen Vorschriften des § 706 No. 2 zu beurteilen (Prot. S. 2732; Erk. d. hans. O. L. Ger. vom 3. Dezember 1883; H. Ger. Ztg. 1884 S. 5). Es sind hier zwar nach allgemeinen Grundsätzen die Kosten der Umladung und die bei der Überladung entstehenden Schäden, nicht aber die das Gut ferner treffenden Schäden in Havariegrosse zu ersetzen. Wird durch die Umladung, z. B. in ein seetüchtigeres Schiff, die Lage der umgeladenen Güter gegenüber den zurückbleibenden verbessert, so nimmt die Leichterung den Charakter der Bergung an, welche die zurückbleibenden Güter zur Tragung der Umladungskosten etc. nicht verpflichtet.

„Schiffsboote“ sind niemals als Leichterfahrzeuge anzusehen. Die Ableichterung in solche sollte nicht besonders geregelt werden; es gelten deshalb hierfür lediglich die allgemeinen Vorschriften über die grofse Haverei (Prot. S. 4213).

2. Voraussetzungen der Anerkennung als grofse Haverei.

A. Die Leichterung ist namentlich dann als grofse Haverei anzusehen, wenn sie erfolgt:
   a) um das Schiff vor Sturm, Feinden oder Seeräubern zu schützen und in einen Hafen oder Flufs einzubringen;
   b) um das leckgewordene Schiff über Wasser zu halten;
   c) um das Schiff vom Strande oder von einer Sandbank abzubringen.

B. Dagegen ist die Verteilung der durch die Leichterung entstehenden Schäden und Kosten in grofser Haverei unstatthaft, wenn die allgemeinen Voraussetzungen derselben nicht vorliegen. In folgenden Fällen ist deshalb grofse Haverei nicht anzunehmen:

a) Wenn die Leichterung im regelmäfsigen Verlaufe der Reise erfolgte. Dies ergibt sich bereits aus den Grundsätzen des § 700, welche Havariegrosse nur bei Ergreifung aufserordentlicher Mafsregeln eintreten lassen, ist aber — um jeden Zweifel auszuschliefsen — im Absatz 3 der Ziffer 2 nochmals besonders hervorgehoben.

Die Leichterung im regelmäfsigen Verlauf der Reise kommt namentlich bei Barren, Sandbänken, bei der Schiffahrt in Kanälen, Flüssen, in Eiszeiten, bei der Einfahrt in Häfen etc. vor. In diesen Fällen ist das Leichtern eine ganz gewöhnliche Schiffahrtsmafsregel, deren Ergreifung bei Antritt der Reise als notwendig vorauszusehen ist, und deren Kosten daher bei Bemessung der Fracht Berücksichtigung finden können. Bezüglich der Leichterkosten und der beim Überladen, Rückladen oder auf dem Leichterschiff entstehenden Schäden entscheidet deshalb hier lediglich der Frachtvertrag. Die Kosten fallen gemäfs § 621 des Handelsgesetzbuches mangels besonderer Abrede dem Reeder allein zur Last, selbst wenn durch die Leichterung gleichzeitig unmittelbare Gefahren von Schiff und Ladung abgewandt werden und die Aufwendungen im einzelnen Falle aufsergewöhnlich hoch sind (Erk. d. R. Ger. vom 1. April 1882; H. Ger. Ztg. 1882 S. 60ff.).

Ein hierher gehöriger Fall wurde durch Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 10. Oktober 1881 (H. Ger. Ztg. 1882 S. 221 ff.) in folgender Weise entschieden:

Ein Segelschiff hatte auf der Reise Schaden am Rumpfe erlitten und denselben notdürftig repariert. Um nach dem Bestimmungshafen weiter fahren zu können, liefs der Schiffer ableichtern, weil er befürchtete, das am Schiffsboden nur mit einer Notreparatur versehene Schiff werde bei Berührung des Grundes einen es gefährdenden Schaden nehmen. Die Leichterkosten wurden hier von dem hanseatischen Oberlandesgericht unter folgender Begründung nicht für Havariegrosse erklärt:

„Die Erleichterung des Schiffes in dem Mafse, dafs es ungefährdet und, ohne den Grund zu berühren, bis in den Bestimmungshafen gelangen kann, war ohnehin Pflicht des Schiffers, und wenn er — in Berücksichtigung des Zustandes seines Schiffes — vorsichtigerweise dasselbe etwas mehr erleichterte, als er es unter anderen Umständen getan haben würde, so hörte damit die Erleichterung nicht auf, eine im regelmäfsigen Verlaufe der Reise erfolgte zu sein, die nicht in Havariegrosse gehört.“

b) Wenn die Leichterung im regelmäfsigen Verlaufe der Reise hätte erfolgen müssen. Es kommt häufig vor, dafs Schiffe mit verhältnismäfsig grofsem Tiefgange über Stellen, an denen die Ableichterung Pflicht eines ordentlichen Schiffers ist, mit voller Ladung hinwegzukommen versuchen, um dem Reeder die Leichterkosten zu ersparen. Dies geschieht namentlich beim Einlaufen der Seeschiffe in Flüsse und Kanäle. In diesen Fällen ist die Fahrt in dem vollgeladenen

Schiffe eine gewagte Maſsregel, die sich als ein Verschulden gegenüber den Gemeinschafts-Beteiligten darstellt, auch wenn sie im Interesse des Reeders liegt. Strandet deshalb in einem solchen Falle das Schiff und ist zwecks Abbringung eine Erleichterung desselben notwendig, so gehören die dadurch entstehenden Schäden und Kosten gemäſs § 702 des Handelsgesetzbuches allein zur Leistungspflicht des Reeders, auch wenn die Leichterung zur Errettung von Schiff und Ladung aus einer gegenwärtigen Gefahr erfolgte.

3. Havariegrosse-Vergütungen.

Ist bei der Leichterung den unter 2 entwickelten Grundsätzen gemäſs groſse Haverei anzunehmen, so sind folgende Opfer zu vergüten:

a) Der Leichterlohn. Zu demselben gehören: die Kosten des Umladens der Güter in das Leichterschiff, des Rückladens von dem Leichter in das Hauptschiff, die Leichtermiete während der Lagerung der Güter im Leichter sowie etwaige für das Leichterschiff zu verausgabende Nebenkosten, z. B. Lotsen- und Hafengelder.

b) Der Schaden beim Überladen in das Leichterfahrzeug und beim Rückladen in das Schiff. Bei dem Umschlagen der Ladung können Schäden entstehen:

  α) Am Schiff, z. B. wenn das Deck eingeschlagen wird, um schneller an die zu leichternde Ladung heranzukommen.

  β) An der Ladung, namentlich wenn dieselbe besonders empfindlich oder zerbrechlich ist. Hierzu gehört auch der Quantitätsverlust bei lose geladenen Gütern, z. B. Getreide, Guano. Wegen der Höhe des in groſser Haverei zu vergütenden Quantitätsverlustes vergleiche § 706 No. 4 (Nothafelung) unter V. B. 4 b β (S. 98).

  γ) An dem Leichterfahrzeug, z. B. wenn dasselbe infolge hohen Seeganges mit dem Hauptschiffe zusammenstöſst. Dieser Schaden gehört aber nur dann zur groſsen Haverei, wenn seitens des Hauptschiffes für das Leichterfahrzeug Garantie geleistet werden muſste. Im anderen Falle trifft eine etwaige besondere Haverei des Leichters allein den Eigentümer desselben.

c) Der Schaden, welcher die Ladung auf dem Leichterfahrzeuge betroffen hat. Da das Überschlagen der Ladung aus dem Schiffe in das Leichterfahrzeug die Lage der Ladung stets verschlechtert (vergl. oben 1), so ist auch die Lagerung in dem Leichter ein Opfer, das den Ersatz der hierdurch entstehenden Schäden und Kosten in groſser Haverei rechtfertigt. Hierher gehören z. B.:

  α) die Seewasserbeschädigung der Waren in kleinen offenen Leichterkähnen, die nur geringen Schutz gegen Seegefahren bieten;

  β) die auf die abgeleichterte Ladung entfallenden Beiträge zu einer groſsen Haverei des Leichterschiffes. Diese Beiträge sind also bei der Havariegrosse des Hauptschiffes vergütungsberechtigt. Die abge-

leichterte Ladung hat anderseits auch zu späteren grofsen Havereien des Hauptschiffes beizutragen.

Der Wortlaut des Gesetzes könnte zu der Annahme führen, dafs alle Schäden der Ladung auf dem Leichterfahrzeuge, also auch die rein zufällig entstandenen, zur Havariegrosse gehören. Dies würde aber dem Zweck des Paragraphen und dem Grundprinzip der grofsen Haverei widersprechen; vielmehr sind nur die im ursächlichen Zusammenhang mit der Mafsregel des Leichterns stehenden Schäden der Ladung als grofse Haverei anzusehen. Ein durch Feuer entstandener zufälliger Schaden z. B. gehört zur besonderen Haverei.

4. Beförderung der abgeleichterten Güter im Leichterschiff an den Bestimmungsort.

Werden die abgeleichterten Güter nicht wieder in das Hauptschiff übergeladen, sondern im Leichterschiff bis zum Bestimmungsort befördert, so gehören die bei der Überladung aus dem Hauptschiff in den Leichter entstandenen Schäden und Kosten ohne Zweifel zur grofsen Haverei. Aber auch die Leichterfracht bis zum Bestimmungsort wird man dann als grofse Haverei anerkennen müssen, wenn dadurch nicht höhere Opfer entstehen, als wenn der Schiffer die Güter in das Hauptschiff zurückgeladen und in diesem an den Bestimmungsort befördert hätte. Denn dann sind diese Kosten als „stellvertretend“ aufgewendet anzusehen (vergl. § 700 unter No. 8, S. 36 oben).

No. 3. Strandung.

Das Handelsgesetzbuch unterscheidet bei dieser Nummer zwischen:

A. Absichtlicher Strandung zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr (Absatz 1 bis 3) und

B. Zufälliger Strandung (Absatz 4).

Das Gesetz gebraucht hier den Ausdruck „Strandung“ nicht im Sinne der Definition, welche der § 853 H. G. B. für die Anwendung der Klauseln „frei von Beschädigung (bezw. von Bruch) aufser im Strandungsfalle“ bei der Güterversicherung aufstellt, sondern im Sinne des gewöhnlichen Sprachgebrauchs, da der bei jener speziellen Definition wesentliche Gesichtspunkt, ob und wann gewisse Beschädigungen an den Gütern als die wahrscheinliche oder doch mögliche Folge eines Festgeratens des Schiffes anzusehen sind, hier gar nicht in Frage steht (Erk. d. hans. O. L. G. vom 24. März 1884; H. Ger. Ztg. 1884 S. 98).

A. Absichtliche Strandung.

I. Voraussetzungen der Anerkennung als grofse Haverei.

Die absichtliche Strandung findet sich als Havereiakt auch in den meisten ausländischen Rechten. Ihre Anerkennung in grofser Haverei wird aber allgemein vom Vorliegen besonderer Erfordernisse abhängig gemacht, weil hier die Entstellung von Tatumständen, namentlich die Umdeutung zufälliger

Strandungen in vorsätzliche, besonders nahe liegt. Das deutsche Recht läſst die absichtliche Strandung überhaupt nur in folgenden beiden Fällen als groſse Haverei gelten:

1. wenn sie zum Zwecke der Abwendung des Unterganges erfolgt, und
2. wenn sie zum Zwecke der Abwendung der Nehmung erfolgt.

Die absichtliche Strandung gemäſs § 706 No. 3 setzt ferner voraus, daſs das gewaltsame Versetzen auf den Grund offensichtlich schwere Beschädigungen für das Schiff in Aussicht stellt. So ist z. B. in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 30. Januar 1882 (H. Ger. Ztg. 1881 S. 374ff.) die absichtliche Strandung zur Zeit der Ebbe bis zur nächsten Flut nicht als Havereiakt anerkannt worden.

1. Strandung zum Zweck der Abwendung des Unterganges.

Ist das Schiff auf den Strand gesetzt worden, um der Gefahr des Unterganges zu entgehen, so bietet die Prüfung der allgemeinen Voraussetzungen der groſsen Haverei in einzelnen Beziehungen groſse Schwierigkeiten. Das Gesetz stellt deshalb hier folgende ausdrückliche Abweichungen von dem Grundprinzip des § 700 auf:

a) Das Schiff muſs „absichtlich“ auf den Strand gesetzt sein. Während § 700 Havariegrosse nur dann für vorliegend erklärt, wenn der Schiffer das Opfer „vorsätzlich“, d. h. mit Vorbedacht, solange ihm noch eine Wahl unter den Mitteln der Rettung blieb (vergl. oben S. 19) ergreift, läſst § 706 No. 3 jede absichtliche Strandung behufs Abwendung des Untergangs zur Begründung groſser Haverei genügen, also auch wenn die Strandung die einzige Rettungsmöglichkeit ist. Havariegrosse ist deshalb anzunehmen:

α) Bei freiwilliger Strandung, die vom Schiffer kraft freien Entschlusses herbeigeführt worden ist.

Beispiele:

aa) Das Schiff wird auf den Strand gesetzt, weil es infolge eines Lecks zu sinken droht.

bb) Das Schiff wird mit der Ladung versenkt, um ein an Bord des Schiffes ausgebrochenes Feuer zu löschen.

cc) Der Schiffer läuft ohne Lotsen in einen Hafen ein, auf die Gefahr hin, daſs er dabei auf Grund gerät.

β) Bei relativ freiwilliger Strandung. Eine solche liegt vor, wenn das Schiff unrettbar der Küste zutreibt, der Schiffer aber den Ort des Auflaufens an der Küste noch wählen kann. Es wird hier statt einer notwendigen Strandung, welche Schiff und Ladung vernichten würde, an anderer Stelle eine Strandung absichtlich herbeigeführt, welche Aussicht auf geringere Schäden bietet.

Für die Anerkennung der relativ freiwilligen Strandung als Havereiakt sprechen sich folgende Gerichtserkenntnisse aus:

aa) Das preufsische Obertribunal (Bd. 61, S. 218) entscheidet, dafs, wenn der Schiffer statt der notwendigen Strandung, die das Schiff zertrümmert haben würde, absichtlich eine andere Strandung herbeiführt, welche es rettet, diese konkrete Strandung den Charakter der Absichtlichkeit nicht dadurch verliere, dafs eine andere Strandung mit Notwendigkeit erfolgt wäre. Ferner käme es, wenn die Absicht, den Untergang von Schiff und Ladung abzuwenden, feststehe, nicht mehr darauf an, ob damit zugleich die Absicht, das Leben der Mannschaft zu retten, zusammenfiel.

bb) Das Landgericht zu Rostock erklärte am 23. Januar 1882 in folgendem Falle Havariegrosse für vorliegend:

Der Schiffer eines kenternden Schoners fafste in der höchsten Gefahr nach zuvoriger Beredung mit dem Steuermann den Entschlufs, das Schiff auf den Strand zu setzen, um Mannschaft, Schiff und Ladung womöglich zu retten. Zum Stranden suchte er eine Stelle in der Nähe eines schon auf dem Strande liegenden Schiffes aus, an welcher die Strömung weniger stark und wegen des höheren Ufers tieferes Wasser zu vermuten, folglich auch die Chance, weiter auf den Strand zu kommen, eine günstigere war. Er brachte mit Hilfe eines kleinen Vorsegels den Schoner vor den Wind, zog dann dieses Segel ein und steuerte geradezu auf den Strand. Der Schoner ist zu der Zeit, als dieser Entschlufs gefafst ist, nicht mehr segelfähig, schon im kenternden Zustand und dicht unter Land gewesen, so dafs die Strandung bei unverändertem Winde auf die Dauer unvermeidlich gewesen sein würde; aber das Schiff hat noch dem Steuer gehorcht, und es würde nach Ansicht der Zeugen wegen vorhandener Brandungen die Gefahr für Schiff, Ladung und Mannschaft erheblich gröfser gewesen sein, wenn der Schoner an einer anderen Stelle als der ausgewählten auf den Strand geraten wäre.

Aus der Begründung des Urteils ist folgendes hervorzuheben:

„Die Freiwilligkeit der Rettungsmafsregel bestand darin, dafs die anscheinend am wenigsten gefährliche Stelle des Strandes ausgesucht und das noch steuerfähige Schiff mit Hilfe eines kleinen, allerdings zuletzt eingezogenen Segels dorthin gelenkt ist; auch war nach der notorischen meist sandigen Beschaffenheit der mecklenburgischen Küste die Rettung des Schiffes eine vernünftigerweise denkbare.“

Dagegen ist in dem Falle, in welchem ein Dampfer beim Passieren des Kaiser Wilhelm-Kanals an Grund geriet, als er einem entgegenkommenden Dampfer ausweichen wollte, von dem Reichsgericht durch Urteil vom 3. Juli 1899 (R. Ger. XLIV, S. 139) eine absichtliche

Strandung aus folgenden Gründen für nicht vorliegend erklärt worden:

„Als der Lotse mit Hartbackbordruder dem entgegenkommenden Dampfer aus dem Wege ging, wollte er den Zusammenstofs vermeiden, nicht aber die Kanalböschung anlaufen, wenn er auch immerhin die Möglichkeit, dafs dies eine Folge seines Ausweichmanövers sein könne, in den Kreis der Erwägung gezogen haben mag. Das Schiff hat sich dann aber tatsächlich an dem Nordufer, gegen das es gestofsen ist und bei seiner Fahrtrichtung allein stofsen konnte, gar nicht festgerannt. Vielmehr ist es zurückgeprallt und hierauf trotz der Bemühung des Lotsen, das Fahrwasser zu behalten, an der Südböschung auf Grund geraten. Die Strandung oder das Festfahren ist sonach ganz unfreiwillig geschehen, und der Schade, der dadurch verursacht wurde, war nicht in Havariegrosse zu vergüten."

b) Das gestrandete Schiff mufs wieder abgebracht sein. Diese Bestimmung ist eine Anwendung des im § 703 enthaltenen Erfordernisses der Rettung des Schiffes.

Dem Nichtabbringen des Schiffes steht der Verkauf desselben infolge von Kondemnation (§ 530 H. G. B.) gleich (vergl. Lewis-Boyens II, S. 499 No. 5). In diesem Falle kann deshalb nicht nachträglich noch Havariegrosse liquidiert werden, wenn es dem Käufer gelingt, das Schiff abzubringen.

Abgesehen von dem Verkauf infolge Kondemnation ist es aber für das Vorhandensein grofser Haverei gleichgültig, ob das Schiff von dem Reeder, einem Käufer oder nach Aufgabe seitens der Schiffsbesatzung von einem Berger abgebracht worden ist.

c) Das abgebrachte Schiff mufs „reparaturfähig" sein. Während es nach § 703 (vergl. oben S. 51) genügt, wenn das Schiff als blofses Wrack erhalten wird, verlangt Absatz 3 der No. 3 ausdrücklich Abbringung in reparaturfähigem Zustande (vergl. § 479 No. 1; abgedruckt auf S. 57). Diese Bestimmung soll verhüten, dafs Schiffe, die in Wirklichkeit schon vorher untauglich waren, unter dem Vorwand der Errettung aus einer Gefahr mifsbräuchlich auf den Strand gesetzt werden, um demnächst noch von den Ladungsbeteiligten Ersatz in grofser Haverei zu erlangen (vergl. Begründung zum deutschen B. S. G. S. 107).

Das Gesetz verlangt aber nicht, dafs das Schiff auch im reparaturwürdigen Zustande abgebracht worden ist (vergl. § 479 No. 2).

2. Strandung zum Zweck der Abwendung der Nehmung.

Entschliefst sich der Schiffer zwecks Errettung von Schiff und Ladung gegenüber feindlichen Kreuzern oder Seeräubern zur Strandung, so bietet der Beweis, dafs diese Rettungsmafsregel pflichtgemäfs und verständigerweise ergriffen worden ist, meist keine Schwierigkeiten.

Vorausgesetzt wird hierbei aber:

a) Die Gefahr der Nehmung. Als solche gilt gegenüber feindlichen Schiffen nur die Gefahr der Kondemnation, nicht aber die der blofsen Aufbringung, z. B. bei einem verdächtigen, in Wahrheit aber neutralen Schiff (Prot. S. 4087).

b) Die Gefahr der Nehmung von Schiff und Ladung. Havariegrosse liegt also nicht vor, wenn nur das Schiff unfrei, die Ladung aber frei ist oder umgekehrt.

Dagegen gilt die Voraussetzung der Abbringung des gestrandeten Schiffes im reparaturfähigen Zustande hier nicht. Die Gründe, welche diese Bestimmung bei der Strandung zwecks Abwendung des Unterganges rechtfertigen, treffen hier nicht zu; insbesondere ist die Umdeutung einer zufälligen Strandung in eine absichtliche nicht zu befürchten (Prot. S. 4088).

II. Havariegrosse-Vergütungen.

1. Liegt nach den unter I aufgeführten Grundsätzen grofse Haverei vor, so sind zu vergüten:

   a) Die durch die Strandung entstandenen Schäden.

   Hierzu gehören z. B. die am Schiffsrumpf durch das Auffahren verursachten Schäden sowie die Seewasserbeschädigung der Ladung infolge eines entstandenen Lecks.

   b) Die durch die Abbringung entstandenen Schäden.

   Hierbei ist es gleichgültig, ob die Abbringung durch ordentliche oder aufserordentliche Mafsregeln erfolgte, da die Abbringung hier nur eine Havariegrosse-Folge ist.

   Es gehören deshalb z. B. zur grofsen Haverei die Schäden infolge von Prangen, Überanstrengen der Maschine, Seewurf, Leichterung, Kappen von Masten, Abschleppen oder Heben des Schiffes.

   c) Die Kosten der Abbringung.

   Ebenso wie bei den Schäden ist es auch bei den Kosten gleichgültig, ob dieselben durch ordentliche oder aufserordentliche Rettungsmafsregeln veranlafst sind. Es gehören deshalb z. B. zur grofsen Haverei die Kosten für den Verbrauch von Kohlen und Maschinenöl, für die Löschung oder Ableichterung der Ladung, für das Abschleppen oder die Hebung des Schiffes, für die Bergung von Schiff und Ladung oder für die Bergung der Ladung allein, falls diese zum Abbringen des Schiffes erforderlich ist.

2. Dagegen gehört nicht zur grofsen Haverei die Heuer und Kost der Schiffsbesatzung während des Aufenthaltes auf dem Strand. Denn die hierdurch entstehenden Kosten können nicht als „Abbringungskosten“ angesehen werden und sind deshalb nach der auf Seite 60 angeführten Theorie des Reichs-Oberhandelsgerichts nicht als Havariegrosse zu vergüten. Das Reichs-Oberhandelsgericht führt in seinem Urteil vom 23. Juni 1874 (Bd. XIII, S. 407) hierüber folgendes aus:

„Schon früher hat das R. O. H. G. ausgesprochen (Entsch. Bd. VIII, S. 218), dafs die Absicht des § 706 H. G. B. dahin ging, für jeden einzelnen darin behandelten Havariefall klares Recht, nämlich für die Aufmachung richtiger Dispachen feste Grundlagen zu geben. An dieser Auffassung mufs festgehalten werden. Von ihr aus aber ist es unstatthaft, die in der No. 4 betreffs der Heuer und Kost gegebene Ausnahmebestimmung auf den Fall der No. 3 zu übertragen. Denn der Fall absichtlicher Strandung ist keineswegs dem Falle des Einlaufens in den Nothafen zwecks der Reparatur gleichzustellen, und wenn in der No. 3 unter der Aufzählung dessen, was im Falle absichtlicher Strandung zur grofsen Haverei gehört, der Kosten für Heuer und Beköstigung während des Aufenthalts am Strandungsplatz nicht gedacht ist, so folgt daraus, dafs es rücksichtlich dieser Kosten bei der Regel bleibt, wonach der Unterhalt der Mannschaft von der Fracht gedeckt und darüber hinaus vom Reeder getragen wird.“

Ebenso heifst es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 24. September 1894 (Hanseatische Gerichtszeitung 1894 S. 253ff.):

„Die Regel ist, dafs die Unkosten, welche dem Verfrachter daraus erwachsen, dafs er, um den übernommenen Transport der Ladung ausführen zu können, das Schiff zu dem Transport verwenden, die Mannschaft bezahlen und beköstigen, bei einem Dampfschiff die Maschinen unter Dampfdruck halten mufs, aus der Fracht gedeckt werden (vergl. R. O. H. G., Entsch. Bd. 13, S. 407). Auch wenn aufserordentliche Ereignisse — höhere Gewalt —, deren Gefahr der Verfrachter nach den Regeln des Frachtvertrages nicht trägt, einen Aufenthalt des Schiffes herbeiführen, behält die Regel ihre Anwendbarkeit. Wird ein Schiff durch Unwetter aufgehalten, so sind darum nicht minder jene Unkosten vom Schiff allein zu tragen. Erst wenn der Aufenthalt vorsätzlich gewollt und zu dem Zwecke gewollt ist, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, entsteht die Frage, ob eine Vergütung der durch den Aufenthalt des Schiffes erwachsenden Unkosten in Havariegrosse beansprucht werden kann. Namentlich die Bestimmung des § 706 No. 3, wonach bei absichtlicher Strandung die durch die Strandung und Abbringung entstandenen Schäden und die Kosten der Abbringung zur grofsen Haverei gehören, schliefst den Anspruch auf Vergütung von Kost- und Monatsgeldern u. dergl. während des Aufenthalts des Schiffes auf dem Strande aus.“

B. Zufällige Strandung.

I. Begriff.

Als zufällig gelten alle Strandungen, welche nicht gemäfs Absatz 1 bis 3 als „absichtlich“ gewollt angesehen werden können. Hierzu gehören also namentlich folgende Fälle:

a) Wenn das Schiff durch einen Sturm auf den Strand getrieben wird.

b) Wenn es infolge seichten Wassers an Grund gerät.

c) Wenn es aus anderen Gründen, als um dem Untergang oder der Nehmung zu entgehen, von dem Schiffer auf den Strand gesetzt wird.

Die zufällige Strandung unterscheidet sich dadurch wesentlich von der absichtlichen Strandung, dafs hier nicht die Strandung selbst als Havereiakt gelten kann, da es hierzu vorsätzlicher Schadenszufügung bedarf. Deshalb sind auch die bei der zufälligen Strandung entstehenden Schäden und die Abbringungsmafsregeln keine Havereifolgen. Die zufällige Strandung kann vielmehr lediglich Anlafs zur grofsen Haverei geben, Havereiakte selbst können nur die Abbringungsmafsregeln sein, sofern sie den allgemeinen Voraussetzungen der grofsen Haverei entsprechen.

II. Voraussetzungen der Anerkennung als grofse Haverei.

Die Abbringungsmafsregeln bei zufälliger Strandung begründen nur dann grofse Haverei, wenn die allgemeinen Voraussetzungen derselben vorliegen. So heifst es in einem Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Dezember 1884 (H. G. Ztg. 1885 S. 167) folgendermafsen:

„Die Bestimmung des § 706 No. 3 des Handelsgesetzbuches ist dahin auszulegen, dafs derselbe in dem Falle der Strandung eines Schiffes nicht eine Präsumtion für das Vorliegen einer gemeinsamen Gefahr für Schiff und Ladung aufstelle, sondern nur bestimme, welche Schäden, wenn die allgemeinen Voraussetzungen der grofsen Haverei bei einer Strandung vorliegen, zur grofsen Haverei gehören."

Zur Begründung der grofsen Haverei ist insbesondere erforderlich:

1. Gegenwärtige Gefahr für Schiff und Ladung. Bei Strandungen auf offner See und in Flufsmündungen ist eine solche regelmäfsig anzunehmen, wie durch folgende Urteile festgestellt ist:

aa) Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Dezember 1884 (H. G. Ztg. 1885 S. 167). Hier heifst es folgendermafsen:

„Das Berufungsgericht erachtet es auf Grund der Verklarung mit Recht für bewiesen, dafs, als das Schiff während der Dauer von etwa 70 Stunden am Ausflusse des Mississippi festsafs, Schiff und Ladung sich in einer nicht erst demnächst möglicherweise entstehenden, sondern einer bereits eingetretenen gemeinsamen Gefahr befanden, da, wie der Schiffer zutreffend geltend mache, die Strandung eines so grofsen beladenen Dampfers allemal eine erhebliche Gefahr enthalte, dafs das Schiff leckspringe, durchbreche oder sich begebe, und da hier das Schiff aufserdem nicht mit seiner ganzen Länge aufgesessen habe, sondern nur in der Mitte und hinten, während es vorn noch $3^1/_2$ Fufs Wasser unter sich hatte, unter welchen Umständen das nach der Verklarung erfolgte Einsetzen einer südlichen Dünung auch ein Stofsen des Schiffes zur Folge gehabt habe. Auch begründet das Berufungsgericht seine Annahme ferner durch den herrschenden Nebel und die starke, das Schiff auf der Bank festhaltende Strömung, wodurch eine Situation ge-

schaffen sei, welche sich, wenigstens von dem Augenblicke an, wo trotz Anwendung der ganzen Kraft der Maschine bei eingetretenem Hochwasser das Schiff nicht abzubringen war, sondern nur einige Fuſs vorrückte, als eine imminente Gefahr, an welcher auch die Ladung teilgenommen habe, darstellte und mit der Länge ihrer Dauer immer gefährlicher wurde."

bb) Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 12. Juli 1901 (H. G. Ztg. 1901 S. 245 f.), wo es sich um eine Strandung bei der Ausfahrt aus Savannah in der Fluſsmündung innerhalb der Barre handelte. Hier ist folgendes ausgeführt:

„Wenn auch nicht jede Strandung unbedingt eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung in sich schlieſst, vielmehr Fälle denkbar sind, in denen keine Gefahr besteht, z. B. wenn der Boden, auf dem das Schiff festgerät, weich und eben, das Wasser ruhig ist und die Strandung bei auflaufender Flut erfolgt, so daſs zu erwarten ist, daſs das Schiff alsdann wieder flott wird, so ist doch in einem Falle wie dem vorliegenden die Lage des Schiffes in der Ausmündung des Stromes ins Meer von Anfang an nicht als gefahrlos anzusehen; denn sobald sich ein stärkerer Wind erhebt, die Flut einsetzt und damit stärkerer Schwall und kräftigere Dünung im Wasser entsteht, ist die Gefahr begründet, daſs das Schiff aufstoſsen werde und infolgedessen leckspringen, sich begeben oder durchbrechen könne."

Dagegen besteht bei Strandungen auf Flüssen und Kanälen in der Regel keine gegenwärtige Gefahr für Schiff und Ladung. Deshalb ist auch der Fall zufälliger Strandung in das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz nicht als besonderer Havariegrosse-Fall aufgenommen worden (vergl. Begründung des B. S. G. S. 108). Groſse Haverei ist aber auch hier anzunehmen, wenn im speziellen Falle eine gegenwärtige Gefahr nachgewiesen wird, z. B. die Gefahr des Durchbrechens des Schiffes oder die Gefahr des Zusammenstoſsens mit anderen Fahrzeugen bei regem Schiffahrtsverkehr in engem Fahrwasser. So ist z. B. im folgenden Falle durch das Amtsgericht Hamburg vom 8. April 1900 (Hans. Ger. Ztg. 1900 S. 249) Havariegrosse für vorliegend erklärt worden:

Das Schiff „Bertha" geriet bei Brunshausen bei starkem Frost, starkem Eisgang und fallendem Wasser in der Elbe quer zum Strom auf Grund. Hier befand es sich, wie der Schiffer bei Ablegung der Verklarung eidlich erklärt hat, in der Gefahr, bei später steigendem Wasser und durch die starke Eisdrift auf den Anker zu geraten, wobei der Anker den Boden des Schiffes eingedrückt hätte und Schiff und Ladung verloren gewesen sein würden; auch bestand die Gefahr, daſs das Schiff mit der starken Eisdrift ins Treiben geraten und noch höher auf den Strand getrieben würde. In dieser Lage beschloſs der Schiffer, zumal der Lotse jede Verantwortung sonst abzulehnen erklärte, um Schiff und Ladung zu retten, und im Interesse aller Beteiligten

Schlepper- und Leichterhilfe anzunehmen, um das Schiff flott zu bringen. Diese Erklärungen des Schiffers hat der erste Steuermann unter Eid bestätigt, mit dem Bemerken, dafs auch nach seiner besten Überzeugung die Lage des Schiffes so unmittelbar bedrohlich war, dafs die Annahme von Schleppern und Leichtern entschieden erforderlich war.

Hiernach befand sich das auf Grund geratene Schiff in der unmittelbaren Gefahr, mit der Ladung zu Grunde zu gehen, wenn nicht Aufwendungen zur Abbringung gemacht wurden. Es sind demnach die zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus dieser gemeinsamen Gefahr aufgewendeten Kosten grofse Haverei (§ 700 H. G. B.).

Dagegen hat das Reichsgericht in seinem Urteil vom 3. Juli 1899 (R. Ger. 44, S. 140) bei einer Strandung im Kaiser Wilhelm-Kanal die Anerkennung grofser Haverei aus folgenden Gründen abgelehnt:

„Die Begründung zum § 82 des Binnenschiffahrtsgesetzes führt auf Seite 108 aus, dafs Abbringungskosten, die durch das unfreiwillige Festfahren verursacht werden, regelmäfsig nicht den Bestimmungen über grofse Haverei zu unterstellen seien, weil dazu nur Anlafs vorliege, wenn es sich um eine Gefährdung von Schiff und Ladung handele, »die gemeinsame Abbringung als eine Rettungsmafsregel bezüglich beider« zu betrachten, und »aus diesem Grunde die Havereiverteilung der Kosten und Schäden des Abbringens gerechtfertigt« sei; eine Voraussetzung, die zwar bei der Seeschiffahrt im Falle der Strandung, nicht aber bei der Binnenschiffahrt im Falle des Festfahrens erfüllt zu sein pflege. Dafs bei dem Auflaufen des Schiffes dieses sowohl als auch die Ladung gefährdet gewesen sei, ist aber nicht näher dargetan und bewiesen. Nach der Lage der Verhältnisse wird eine solche Gefährdung keineswegs ohne weiteres unterstellt werden dürfen; sie scheint im Gegenteil kaum denkbar zu sein und würde deshalb um so nötiger einer genauen Begründung bedurft haben. Sie ist danach mit Fug und Recht vom Berufungsgericht verneint."

2. Gemeinsame Rettung. Die Rettungsmafsregel in Bezug auf ein zufällig gestrandetes Schiff begründet nur insoweit Havariegrosse, als sie die gemeinsame Rettung von Schiff und Ladung bezweckt.

Der Tatbestand ist klar, wenn dieselbe Mafsregel, z. B. das Abschleppen, der Seewurf oder die Leichterung von Waren etc., Schiff und Ladung rettet. Zweifel können aber dann bestehen, wenn erst die ganze Ladung gelöscht und in Sicherheit gebracht und darauf das so erleichterte Schiff abgebracht wird. Seitens der Handelsgesetzgebungs-Kommission wurde dieser Fall dahin entschieden, dafs die Abbringung nach endgültiger Löschung der Ladung keine Havariegrosse sei. Denn nach endgültiger Löschung der Ladung und dadurch bedingter Aufhebung der zwischen Schiff und Ladung bestehenden Gemeinschaft gingen die den einen Gegenstand treffenden Zufälle den anderen nichts mehr an (Prot. S. 2656 bis 2657).

Dieser Gesichtspunkt trifft aber dann nicht zu, wenn die ganze Rettungsarbeit (Bergung der Ladung und Abschleppen des Schiffes) als eine einheitliche Maſsregel anzusehen ist, welche von vornherein bezweckte, sowohl das Schiff als auch die Ladung zu retten. Dann ist vielmehr eine gemeinsame Rettung anzunehmen; denn für die Beurteilung der groſsen Haverei entscheidet der Vorsatz des Schiffers. Ist dieser auf gemeinsame Rettung gerichtet, so brauchen die auf Grund desselben vorgenommenen einzelnen Rettungshandlungen nicht mehr die gemeinsame Rettung zu bezwecken (vergl. Heck, S. 274 ff.).

3. Auſserordentliche Sachlage. Groſse Haverei liegt dann nicht vor, wenn die Abbringung des Schiffes mit eigener Kraft und durch eine gewöhnliche Maſsregel erfolgte, z. B. durch Aufwendung der Dampfkraft bei Dampfern oder durch — wenn auch auſserordentliche — Anstrengungen der Mannschaft beim Lenzpumpen des Schiffes. So heiſst es in einem Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Dezember 1884 (Hans. Ger. Ztg. 1885 S. 168):

„Die vertragsmäſsige Verpflichtung des Verfrachters eines Dampfschiffes zur Aufwendung der Dampfkraft behufs Ausführung der Reise hört nicht sofort dadurch auf, daſs das Schiff an Grund gerät; und die Versuche, mittelst der eigenen Maschine das Schiff wieder frei zu bekommen, stellen sich keineswegs ohne weiteres als auſserordentliche und auſserkontraktliche Leistungen dar."

Aus denselben Gründen hat das hans. Oberlandesgericht in einem Urteil vom 24. März 1884 (Hans. Ger. Ztg. 1884 S. 99) die Kosten für Steinkohlen, Öl, Talg, Putzbaumwolle etc. beim Abbringen eines Dampfschiffes nicht in groſser Haverei zugelassen.

Eine auſserordentliche Sachlage ist auch dann nicht gegeben, wenn die Strandung an einem Orte erfolgt, an welchem dieselbe mit Rücksicht auf die tiefe Beladung des Schiffes vorausgesehen werden kann, wie z. B. bei Befahrung von Kanälen oder von Fluſsmündungen (vergl. oben § 706 No. 2 auf S. 68). So heiſst es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 24. März 1884 (Hans. Ger. Ztg. 1884 S. 98):

„Wenn an der Strandungsstelle in der Mündung des Savannahflusses ein Festsitzen groſser beladener Dampfer häufig vorkommt, so können Zweifel entstehen, ob nicht die zur Befreiung aus jener Gefahr angewendeten Mittel und Kosten derartig regelmäſsig und notwendig mit der Befahrung jener Strommündung verbunden seien, daſs aus diesem Grunde eine Verteilung in groſser Haverei ausgeschlossen wäre."

Dagegen sind als auſserordentliche Maſsregeln, welche Havereiakte sein können, anzusehen:

a) der Gebrauch der Maschine, trotzdem die Wasserleitungsrohre mit Sand verstopft sind (vergl. S. 28);
b) die Ableichterung der Güter (vergl. S. 67);
c) das Abschleppen oder Heben des Schiffes (vergl. unten 7: Im § 706 nicht erwähnte Fälle groſser Haverei, sub II.);

d) der Seewurf oder das Kappen von Masten (vergl. S. 62);
e) die Zuziehung von Hilfsmannschaften zum Pumpen etc.

So ist z. B. im folgenden Falle seitens des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 15. Juni 1891 (Hans. Ger. Ztg. 1891 S. 200) grofse Haverei für vorliegend erklärt worden:

Ein Schiff war auf der Elbe auf Grund geraten, ohne Aussicht, aus eigener Kraft und mit Hilfe der Flut wieder flott zu werden; es wurde vom Eise bedrängt, und wenn auch die Furcht, vom Eise eingestofsen oder eingeschnitten zu werden, nicht begründet war, so lag doch die Gefahr vor, dafs die mit der Flut andrängenden Eismassen das Ruder beschädigen und manövrierunfähig machen würden. Die von dem Schiffer getroffene Mafsregel der Leichterung des Schiffes und der Benutzung eines Schleppdampfers waren daher notwendig, damit das Schiff wieder flott werde, und Schiff und Ladung aus der durch die Strandung begründeten gemeinsamen Gefahr befreit würden.

4. Mafsregel des Schiffers. Erfolgt die Abbringung nicht auf Geheifs des Schiffers, sondern z. B., nachdem das Schiff durch die Schiffsbesatzung verlassen war, von freiwilligen Bergern, so liegt grofse Haverei nicht vor.
5. Abbringung des Schiffes. Gemäfs § 703, wonach Schiff und Ladung wenigstens teilweise gerettet worden sein müssen, tritt auch bei zufälliger Strandung die Havereiverteilung nur ein, wenn das Schiff abgebracht und die Ladung geborgen worden ist. Dagegen ist es hier — im Gegensatz zur absichtlichen Strandung behufs Abwendung des Unterganges (vergl. oben S. 73) — nicht erforderlich, dafs das Schiff nach der Abbringung noch reparaturfähig ist. Es genügt daher, wenn das Schiff als Wrack abgebracht worden ist.

III. Havariegrosse-Vergütungen.

1. Liegt nach den unter II. aufgeführten Grundsätzen grofse Haverei vor, so sind zu vergüten:
   a) Die durch die Abbringung verursachten Schäden. Das Handelsgesetzbuch zählt als zur grofsen Haverei gehörig die „zu dem Zwecke der Abbringung dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden“ auf. Das Wort „absichtlich“ ist aber hier dem Wort „vorsätzlich“ im § 700 gleichbedeutend. Es sind hierunter nicht allein die unmittelbar bezweckten, sondern alle als Folgen der Rettungsmafsregel voraussehbaren Schäden zu verstehen. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgrichts vom 24. März 1884 (Hans. Ger. Ztg. 1884 S. 99) folgendermafsen:

   „Zwar enthält § 706 No. 3 des deutschen Handelsgesetzbuches die Vorschrift, dafs nur die zum Zweck der Abbringung eines zufällig gestrandeten Schiffes absichtlich zugefügten Schäden zur grofsen Haverei gerechnet werden sollen, und es kann daher zweifelhaft erscheinen, ob auch die im § 700 erwähnten, durch solche Rettungsmafsregeln „ferner verursachten“ Schäden hinzugezählt werden müssen;

allein die Entstehungsgeschichte des § 706 No. 3 lehrt, dafs die Verfasser sich nicht von dem im § 700 niedergelegten Grundprinzip haben entfernen wollen."

Als Beispiele zu vergütender Schäden seien erwähnt:

aa) Unmittelbar gewollte Schäden: Werfen von Deckslast, Kappen von Masten, Verwendung von Segeln zum Verstopfen eines Lecks.

bb) Voraussehbare Schäden:

α) Beschädigung der Maschine infolge Arbeitens derselben, trotzdem die Wasserspeiseröhren bereits mit Sand verstopft waren (Erk. d. R. G.; H. G. Ztg. 1885 S. 165);

β) Brechen eines Taues bei und infolge der Abbringungsversuche des Schleppers (Erk. d. H. O. L. G. vom 24. März 1884; H. G. Ztg. 1884 S. 97);

γ) Schäden der Ladung, welche infolge einer zum Zweck der Abbringung notwendigen zeitweiligen Löschung der Ladung entstehen (z. B. bei der Lagerung im Freien oder in schlechten Lagerhäusern).

Dafs die Schäden durch die Abbringung und nicht bereits durch die Strandung entstanden sind, ist klar zu erweisen. In England gilt die Rechtsvermutung, dafs die Schäden unter der Wasserlinie durch die Strandung verursacht sind. Nach deutschem Recht entscheidet hierbei die freie richterliche Beweiswürdigung auf Grund des konkreten Sachverhaltes; tatsächlich aber werden auch meist nur Schäden des Oberbaues als Folgen des Abbringens in Betracht kommen.

b) Die Kosten der Abbringung. Hierzu gehören z. B. die Kosten der Leichterung oder des Löschens der Güter, des Abschleppens oder der Hebung des Schiffes, der Annahme von Hilfsmannschaften etc. Ferner gehören hierzu die bei den Rettungsmafsregeln entstehenden Nebenkosten, z. B. der Verbrauch von Kohlen und Maschinenöl seitens des gestrandeten Schiffes.

Dagegen kommen hier — ebensowenig wie bei der absichtlichen Strandung — Heuer und Kost der Schiffsbesatzung während des Aufenthaltes auf dem Strande zur Verrechnung (vergl. oben S. 74 bis 75).

2. Nicht zur grofsen Haverei gehören dagegen die durch die Strandung selbst verursachten Schäden, mögen dieselben unmittelbare oder mittelbare Folgen der Strandung sein.

a) Unmittelbare Folgen der Strandung sind z. B. Schäden an dem Schiffsrumpf infolge des Auffahrens; Seewasserbeschädigung an der Ladung infolge eines durch die Strandung verursachten Lecks etc.

b) Mittelbare Folgen der Strandung sind namentlich solche Schäden, die bei der Abbringung dem Schiffe unwillkürlich zugefügt werden, z. B. der Schaden, den das Schiff am Kiel dadurch erleidet, dafs es durch

den Schlepper eine Strecke weit über den Strand hinweggezogen wird. Dieser Schaden ist deshalb nicht in großer Haverei zu ersetzen (Prot. S. 2657).

No. 4. Nothafelung.

I. Vorbemerkung.

Die Nothafelung hat gegenwärtig von allen Havereiakten praktisch die größte Bedeutung. Die Rechte der einzelnen Länder weichen aber in der Behandlung derselben erheblich voneinander ab. Man kann namentlich folgende drei Systeme unterscheiden:

1. Deutsches System: Deutschland und eine Reihe anderer Länder erkennen die Nothafelung grundsätzlich als selbständigen Havereiakt an.

   Hierzu gehören namentlich:
   Skandinavien (Art. 188 No. 8), Niederlande (Art. 699 No. 9 bis 11), Belgien (Art. 103 No. 2), Italien (Art. 643 No. 11), Finland (Art. 133 No. 3), Nordamerika (siehe Gourlie S. 238 ff.), Argentinien (Art. 1316 No. 9), Chile (Art. 1090 No. 14), Brasilien (Art. 764 No. 9 bis 11) und Uruguay (Art. 1486 No. 9 bis 11).

2. Französisches System. Frankreich und der größte Teil der französischen Rechtsgruppe dagegen kennen die Nothafelung als selbständigen Havereiakt überhaupt nicht. Die Nothafelung gehört deshalb hier nur dann zur großen Haverei, wenn der Nothafen infolge einer zur großen Haverei gehörigen Beschädigung aufgesucht worden ist.

   Die Praxis der Gerichte (namentlich in Frankreich und Spanien) erkennt aber trotz der gesetzlichen Vorschrift vielfach die Nothafenkosten auch als selbständigen Havariegrosse-Akt an.

3. Englisches System. In England endlich besteht ein von den beiden oben geschilderten Systemen abweichendes Prinzip. Man erkennt zwar die Nothafelung grundsätzlich als selbständigen Havereiakt an, gibt ihr aber dann, wenn sie nicht als Havariegrosse-Folge anzusehen ist, eine geringere Tragweite, als wenn sie durch eine Havariegrosse-Beschädigung veranlaßt worden ist (vergl. hierzu das englische Recht im zweiten Bande dieses Werkes).

II. Begriff der Nothafelung.

Der Wortlaut des Gesetzes ist: „Einlaufen in einen Nothafen“. Hierzu ist folgendes zu bemerken:

1. Hafen. Unter „Hafen“ ist nicht nur ein künstlich angelegter, sondern auch ein durch die Natur geschützter Ankerplatz zu verstehen, der durch die Herrichtung gewisser Vorkehrungen dazu geeignet gemacht ist, Schiffen zum Laden und Löschen zu dienen und ihnen zu jeder Jahreszeit auf die Dauer einen gesicherten Ankerplatz darzubieten. Welche Vorkehrungen dazu im einzelnen mindestens erforderlich sind,

läfst sich im allgemeinen nicht sagen. Es ist Tatfrage des einzelnen Falles, ob ein bestimmter Platz den an einen Hafen zu stellenden Anforderungen genügt. Dies ist — zunächst für die Binnenschiffahrt — in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts, 2. Ziv. Sen., vom 8. Februar 1902 (Hans. Ger. Ztg. 1902 S. 123) ausgesprochen worden.

2. Nothafen. Nothafen ist nur ein solcher Hafen, den das Schiff nicht schon im gewöhnlichen Verlaufe der Frachtreise aufsuchen mufs. Es kann daher im allgemeinen nicht als Nothafen angesehen werden: der Abgangshafen des Schiffes, ein Zwischenhafen oder ein Ordrehafen. Der Bestimmungshafen des Schiffes endlich kann niemals Nothafen sein, weil mit Erreichung desselben die Reise ja ihr beabsichtigtes Ziel gefunden hat (Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 12. Februar 1898; Hans. Ger. Ztg. 1899 S. 148).

So ist z. B. in folgendem Falle durch Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 5. März 1883 (Hans. Ger. Ztg. 1883 S. 133 ff.) ein Nothafen nicht angenommen worden:

Als der Dampfer „Frankfurt“ — auf der Reise von Bahia nach Antwerpen, Hamburg und Bremen — Madeira passierte, stellte sich heraus, dafs der Kolben der vorderen Maschine gesprungen war. Man arbeitete sich jedoch mittelst der hinteren Maschine bis dicht vor Vlissingen weiter und requirierte dort einen Schleppdampfer, da die „Frankfurt“ wegen der gebrochenen Maschine im Schelderevier nicht manövrierfähig war. Das Schiff gelangte so nach Antwerpen. Hier wurde vom 11. bis 21. Februar die für Antwerpen bestimmte Ladung gelöscht, doch konnte die Reise erst am 27. Februar fortgesetzt werden, da erst dann die notwendige Reparatur der Maschine beendet war. Der Reeder verlangte Ersatz der Aufenthaltskosten in grofser Haverei, wurde jedoch mit diesem Anspruch vom Gericht unter folgender Begründung abgewiesen:

„Auch die Kosten des verlängerten Aufenthalts in Antwerpen können nicht als Havariegrosse in Rechnung kommen. Die Voraussetzungen des § 706 No. 4 liegen nicht vor; das Einlaufen erfolgte nicht, weil man die Reise ohne gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung nicht glaubte fortsetzen zu können, sondern weil man für Antwerpen bestimmte Ladung an Bord hatte. Dafs sich die Reise nicht hätte weiter fortsetzen lassen, wie sie bisher hatte fortgesetzt werden können, obschon der Kolbenbruch bereits mehrere Tage zuvor erfolgt war, und dafs man also in Antwerpen oder einen anderen Hafen auch dann eingelaufen wäre, wenn man in Antwerpen keine Ladung zu löschen gehabt hätte, erhellt nicht.“

Dagegen kann der Abgangshafen des Schiffes, ein Zwischen- oder Ordrehafen dann zum Nothafen werden, wenn das Schiff, nachdem es den Hafen bereits verlassen hat, wegen gemeinsamer Gefahr in denselben zurückkehren mufs (vergl. Erkenntnis des hanseatischen

Oberlandesgerichts vom 12. Februar 1898; Hans. Ger. Ztg. 1899 S. 148). Hierbei ist unter dem Hafen, wie für die Binnenschiffahrt mehrfach erkannt worden ist, das gesamte Hafengebiet zu verstehen. Zur Erläuterung des Begriffs „Hafengebiet" seien folgende Fälle erwähnt, in denen das erkennende Gericht ein Verlassen des Abgangshafens nicht angenommen hat:

a) Ein Schiff hatte die Ladung in Hamburg unmittelbar von dem Seeschiff aus eingenommen und mufste, nachdem es seine Ladestelle verlassen, wegen Winterfrostes den Concordia-Hafen aufsuchen (Erkenntnis des Amtsgerichts I Berlin vom 9. Juli 1900).

b) Ein Schiff, welches in Stettin geladen hatte, mufste wegen Eisgefahr in den Nothafen der Parnitz, der zu derselben örtlichen Gemeinde gehört, flüchten (Erkenntnis des Amtsgerichts I Berlin vom 21. Juli 1900).

Dagegen ist in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 10. Oktober 1881 (Hans. Ger. Ztg. 1881 S. 221 ff.) die Reede eines Hafens als nicht zum Gebiet desselben gehörig angesehen worden. Dem fraglichen Erkenntnis liegt folgender Tatbestand zu Grunde:

Ein beladenes Schiff lag in dem Hafen von Pabellon de Pica (nahe der südlichen peruanisch-bolivianischen Grenze), als infolge eines heftigen Erdbebens eine hohe Flutwelle, Wirbel und Strömungen mit grofser Schnelligkeit einliefen. Das Schiff stiefs mit anderen vor Anker liegenden Schiffen wiederholt zusammen, geriet in der Brandung in die Nähe von Klippen, wo andere Schiffe sanken, ward seiner gefährlichen Lage wegen zweimal zeitweilig von der Mannschaft verlassen und konnte erst, nachdem die Anker geschlippt waren, im Beistande eines Dampfers weiter hinaus gelegt werden. Am folgenden Tage liefs sich das Schiff noch weiter seewärts schleppen und ging auf der Reede von Pabillon de Pica wieder vor Anker. Dieser Platz ist als Nothafen anerkannt worden.

Ähnlich ist in folgendem binnenschiffahrtsrechtlichen Falle von dem hanseatischen Oberlandesgericht durch Urteil vom 22. Juni 1901 das Aufsuchen eines Zwischenhafens angenommen worden:

Ein nach Hamburg bestimmter Kahn verliefs den Hafen der Zuckerfabrik in Karlbau, welcher etwa $1^1/_2$ km elbabwärts von dem Hafen in Tangermünde entfernt ist, und mufste, nachdem er 1 km elbabwärts gefahren war, in den Hafen von Tangermünde flüchten. Das Gericht nahm an, dafs der Fabrikhafen in Karlbau zum Tangermünder Hafengebiet gehöre; dieses Hafengebiet aber habe der Kahn bereits verlassen, er sei also wegen Eintritts des Winterfrostes in den Abgangshafen zurückgekehrt (Hans. Ger. Ztg. 1901 S. 221 ff.).

3. Einlaufen in einen Nothafen. Die Vorschriften über die Nothafelung gelten nur dann, wenn das Schiff den Nothafen aufsucht, nicht aber dann, wenn es in einem Hafen, in welchem es sich aus anderen Gründen bereits befindet (z. B. Abgangs-, Ordre-, Zwischen-

hafen), zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung im Falle der Fortsetzung der Reise drohenden gemeinsamen Gefahr liegen bleibt.

Für das Liegenbleiben im Hafen sind deshalb ausschliefslich die Vorschriften des § 700 mafsgebend, wonach nicht schon eine drohende, sondern nur eine gegenwärtige Gefahr Havariegrosse begründet. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 5. März 1883 (Hans. Ger. Ztg. 1883 S. 133 ff.) folgendermafsen:

> „Das Verbleiben im Hafen könnte nur dann als Havereifall behandelt werden, wenn dasselbe unter § 700 des Handelsgesetzbuches sich bringen liefse. Das trifft aber im vorliegenden Falle (es handelte sich um einen mehrtägigen Aufenthalt wegen Maschinenreparatur) nicht zu, weil es sich nicht um eine gegenwärtige Gefahr, wie § 700 verlangt, sondern um blofse Abwendung einer möglicherweise bevorstehenden Gefahr gehandelt haben würde."

Meistens wird bei dem Liegenbleiben im Hafen die Weiterreise unmöglich sein, z. B. wenn der Hafen zugefroren ist, wenn das Schiff seeuntüchtig ist etc., so dafs hier auch von einem „vorsätzlichen" Opfer des Schiffes, das allein grofse Haverei begründet (vergl. oben S. 20), nicht die Rede sein kann. So heifst es z. B. in einem Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. März 1897 (R. Ger. 39, S. 11):

> „Einfrieren im Nothafen ist kein Havereigrund, sondern ein gewöhnlicher Zufall der Seefahrt, wie widrige Winde und ähnliche Zufälle."

Nur in einem Spezialfalle, nämlich bei Verfügungen von hoher Hand, sollen auch die Kosten des Liegenbleibens im Abladehafen sowie in einem Zwischen- oder Nothafen als Havariegrosse verteilt werden (§ 635 H. G. B).[1]) In dem betreffenden Paragraphen ist aber ausdrücklich gesagt, dafs die Kosten als grofse Haverei verteilt werden, „auch wenn die Erfordernisse der grofsen Haverei nicht vorliegen". (Vergl. hierüber die Bemerkungen zum § 733 unter 1.)

III. Voraussetzungen der Anerkennung als grofse Haverei.

Nach den Eingangsworten des § 706 müssen auch bei der Nothafelung die allgemeinen Voraussetzungen der grofsen Haverei vorhanden sein, soweit nicht für die Nothafelung etwas Besonderes bestimmt ist. Letzteres ist nur bezüglich der Art der Gefahr geschehen. Es soll hier nämlich schon eine „drohende" Gefahr genügen, während § 700 eine „gegenwärtige, bereits eingetretene" Gefahr verlangt (vergl. hierzu § 700, oben, S. 11 bis 13).[2])

[1]) So auch: Frankreich (C. d. c. Art. 400 No. 6), Holland (Art. 699 No. 18), Italien (Art. 633 No. 9), Brasilien (Art. 764 No. 17), Spanien (Art. 811 No. 10), Chile (Art. 1090 No. 7) u. a.

[2]) Das im § 82 No. 5 des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes geregelte „Aufsuchen eines Zwischenhafens", welches dem Anlaufen eines Nothafens im Seerecht entspricht, läfst dagegen eine „drohende" Gefahr nicht genügen, so dafs hier nach den allgemeinen Grundsätzen des § 78 B. Sch. G. eine „gegenwärtige" Gefahr vorhanden sein mufs.

Bei der Nothafelung müssen also namentlich folgende Voraussetzungen vorliegen:

1. Drohende Gefahr. Havariegrosse liegt nur dann vor, wenn der Nothafen aufgesucht wird, weil der Schiffer nach verständigem Ermessen Schiff und Ladung im Falle der Fortsetzung der Reise für gefährdet ansieht. Hierzu äufsert sich das Reichs-Oberhandelsgericht in einer Entscheidung vom 17. Mai 1878 (R. O. H. G. 23, S. 345) folgendermafsen:

   „Wie die im Falle der Fortsetzung der Reise drohende gemeinsame Gefahr geartet sein müsse, ist im Gesetze nicht bestimmt; es wäre auch unmöglich, für alle Fälle zutreffende objektive Kriterien aufzustellen. Es mufs vielmehr dem verständigen Ermessen des Schiffers überlassen werden, in jedem einzelnen Falle zu prüfen, ob eine imminente, konkrete und erhebliche, d. h. eine solche Gefahr vorhanden, die bei uneingestellter Fortsetzung der Reise dem Schiffe und der Ladung Untergang droht. Und für diese Prüfung kann immer nur der Zustand des zu sichernden Schiffes entscheidend sein: was einem Nordpolfahrer kein Hindernis, kann einem anderen Schiffe verderbenbringend sein, und was bei normaler Fahrt keine Schwierigkeit bereitet haben würde, kann bei verzögerter die Fortsetzung der Reise zu einem frevelhaften Wagestück machen. Deshalb ist es nicht richtig, dafs die Lage des Schiffes nach einem allgemeinen Mafsstabe eine aufserordentliche sein müsse, um die Anwendbarkeit des § 706 No. 4 zu rechtfertigen. Es genügt, dafs die konkrete Lage und Beschaffenheit des Schiffes dessen Führer zwingt, zur Vermeidung einer eingetretenen, jenem unüberwindlichen oder mit Grund für unmittelbar verderbendrohend erachteten Gefahr für Schiff und Ladung die Reise durch Einlaufen in einen Zwischenhafen zu unterbrechen."

   Dagegen liegt Havariegrosse nicht vor, wenn der Nothafen nicht, um einer Gefahr zu entgehen, sondern lediglich aus Zweckmäfsigkeitsgründen und allgemeinen nautischen Erwägungen aufgesucht wird, so

   a) wegen andauernder widriger Winde; wenn z. B. ein im Sunde navigierendes Schiff, unfähig, den gerade herrschenden Südostwind zu überwinden, und in der Voraussicht seiner Dauer, es vorzieht, Helsingör anzulaufen, anstatt im Sunde, ohne vorzurücken, zu lavieren;
   b) zur Vermeidung geringerer Beschädigungen des Schiffes; wenn z. B. im Winter Treibeis auftritt, die Dürftigkeit oder Geringfügigkeit desselben aber ein besonders tüchtiges Schiff nicht mit Gefahr bedroht, der Schiffer es aber gleichwohl rätlich findet, zur Vermeidung minderer Beschädigungen in einem Hafen den Abstrom des Eises abzuwarten (Erk. d. R. O. H. G. vom 17. Mai 1878, Bd. XXIII, S. 344);

c) wenn der Bestimmungshafen nicht angelaufen werden kann, weil er z. B. zur Zeit durch Eis versperrt ist.

2. Gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung. Dieses Erfordernis wird nicht erfüllt:

a) Wenn eine Gemeinschaft von Schiff und Ladung nicht besteht. Hierzu ist in einem Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 23. Juni 1874 (R. O. H. G. XIII, S. 409) folgendes ausgeführt:

„Dem Erfordernis der gemeinsamen Gefahr kann nur dann genügt werden, wenn Schiff und Ladung beisammen sind. War die Ladung vom Schiff bereits getrennt, so darf die Trennung wenigstens nur eine vorläufige, d. h. bewirkt bezw. zugelassen sein zu dem Zwecke, die Ladung nach beendeter Reparatur wieder einzunehmen und in dem reparierten Schiffe die nun gesicherte Reise fortzusetzen. Ist aber die Trennung definitiv, so kann dem Erfordernis der grofsen Haverei nicht mehr genügt werden; es fehlt dann an einer Gefahr, die bei der Fortsetzung der Reise Schiff und Ladung gemeinsam treffen könnte. Läuft also ein Schiff nach definitiver Trennung der Ladung zwecks seiner Reparatur in einen Nothafen ein, so tritt der gesetzliche Fall grofser Haverei überhaupt nicht ein.“

b) Wenn die Gefahr nur Schiff oder Ladung bedroht, wenn z. B. im Falle der Fortsetzung der Reise lediglich das Verderben der Ladung zu befürchten ist. In diesem Falle fallen die gesamten Nothafenkosten dem betreffenden Ladungsinteressenten allein zur Last.

3. Aufserordentliche Sachlage. Havariegrosse liegt nur vor, wenn aufserordentliche Umstände, welche beim Beginn der Frachtreise nicht vorausgesehen werden konnten, das Anlaufen eines Nothafens notwendig machen. Deshalb findet eine Verteilung der Nothafenkosten z. B. dann nicht statt, wenn das Schiff im regelmäfsigen Verlaufe der Reise einen Winterhafen anlaufen mufs (vergl. unten IV. 2).

4. Ist die Nothafelung infolge eines durch einen Beteiligten zu vertretenden Verschuldens notwendig geworden, so steht dem Havariegrosse-Anspruch desselben die Vorschrift des § 702 entgegen (vergl. oben S. 40ff.). Ein Verschulden ist z. B. in folgenden Fällen anzunehmen:

a) Wenn das Schiff sich Ersatzstücke, z. B. Anker, Ankerketten und dergl. beschaffen mufs, weil die betreffenden Gegenstände nicht in gehöriger Beschaffenheit — vorher nicht auf ihre Tüchtigkeit durch Zug- und Biegeprobe geprüft — oder nicht in den nötigen Reservestücken, wie von den Schiffsklassifikations-Gesellschaften vorgeschrieben, an Bord vorhanden sind.

b) Wenn dem Schiffe Kohlen, Wasser oder Proviant ausgehen, weil kein genügender Vorrat davon mitgenommen worden ist.

c) Wenn Selbstentzündung der Ladung eingetreten ist, weil dieselbe schlecht gestaut, ungenügend verpackt oder nafs verladen worden ist.

d) Wenn infolge Krankheit oder Tod unter der Schiffsbesatzung eine Ergänzung derselben notwendig wird, weil die Mannschaft von vornherein zu gering war und für gewöhnliche Zufälle nicht ausreichte.

Der preufsische Entwurf des Gesetzes hatte die Ergänzung der Mannschaft als Grund der Nothafelung ausdrücklich erwähnt. Diese Bestimmung wurde aber seitens der Kommission gestrichen, weil der fragliche Fall durchaus nicht immer grofse Haverei begründe (Prot. S. 2665).

IV. Hauptfälle der Nothafelung.

1. Ausbesserung eines Schadens am Schiffe. Als ersten und wichtigsten Grund der Nothafelung nennt das Handelsgesetzbuch die notwendige Ausbesserung eines Schadens am Schiff.

Hierbei sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) Ausbesserung eines während der Reise entstandenen Schadens. Dieser Fall ist im § 706 No. 4 besonders hervorgehoben. Der auszubessernde Schaden selbst kann sein

entweder α) grofse Haverei, z. B. beim Kappen der Masten, Schlippen der Anker und Ankerketten, Wegschneiden der Segel, bei absichtlicher Strandung etc.,

oder β) besondere Haverei, z. B. beim Leckspringen des Schiffes infolge Sturmes, beim Verlust der Segel, beim Brechen der Schraubenwelle oder der Schraube selbst etc.

b) Ausbesserung eines vor der Reise entstandenen Schadens. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des Hamburger Handelsgerichts vom 19. Oktober 1871 (H. G. Ztg. 1871 S. 375) folgendermafsen:

„Wenn auch das Gesetz als den hauptsächlichsten Fall dieser Kategorie den anführt, dafs »das Einlaufen zur Ausbesserung eines Schadens erfolgte, welchen das Schiff während der Reise erlitten hat«, so fällt doch unter die Vorschrift des § 706 No. 4 auch der Fall, dafs das Anlaufen des Nothafens zur Ausbesserung eines vor Antritt der Reise vorhandenen mangelhaften Zustandes des Schiffes erfolgte, wenn nur infolge dieses mangelhaften Zustandes Schiff und Ladung von einer gemeinsamen Gefahr bedroht wurden."

War die ungenügende Beschaffenheit des Schiffes vor der Reise — der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters ungeachtet — nicht zu entdecken, so greift die Havereiverteilung ohne

weiteren Vorbehalt Platz (§ 559). Konnte sie dagegen bei Anwendung gehöriger Sorgfalt aufgefunden werden, so liegt ein Verschulden des Reeders oder Schiffers vor, welches gemäfs § 702 dem Havariegrosse-Anspruch des Reeders entgegensteht.

2. Eisgefahr. Ob heftiger Eisgang eine Schiff und Ladung gemeinsam bedrohende Gefahr ist und ob demzufolge das Einlaufen des Schiffes in einen Nothafen wegen Eisgangs als grofse Haverei anzusehen ist, mufs nach den Umständen des einzelnen Falles beurteilt werden. Grofse Haverei liegt nur dann vor, wenn die durch den Eisgang verursachte Gefahr einerseits aufsergewöhnlich ist und anderseits unmittelbar droht, so dafs das Schiff im Falle der Fortsetzung der Reise Gefahr läuft, durch den Eisgang beschädigt, durch die Eisschollen zerschnitten und zum Sinken gebracht zu werden. In folgenden Fällen ist z. B. grofse Haverei angenommen worden:

a) Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 17. Mai 1878 (R. O. H. G., XXIII, S. 345):

Ein Schiff war, nach enorm verzögerter Reise, im Sunde unerwartet in Treibeis geraten. Das Eis drohte das Schiff auf gefährliche Stellen zu drängen und zu zerschneiden, weshalb es, um mit der Ladung dieser Gefahr zu entgehen, in Helsingör eingelaufen ist. Das Reichs-Oberhandelsgericht nahm an, dafs das Schiff sich sowohl in einer dringenden Gefahr des Unterganges, als auch in einer zu der Anwendbarkeit des § 706 No. 4 erforderlichen „aufserordentlichen“ Lage befunden habe, denn es hätte einer durch Unwetter und Schäden aller Art so aufserordentlichen, bei der Frachtfestsetzung sicher nicht in Betracht gezogenen Verzögerung der Reise bedurft, damit der Monat Dezember das Schiff noch im Sunde antreffen und in Eis führen konnte.

b) Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 17. Dezember 1887, bestätigt vom Reichsgericht am 28. März 1888 (H. G. Ztg. 1888 S. 21 ff. u. 199 f.):

Das mit einer Ladung Petroleum auf der Reise von Baltimore nach Hamburg begriffene Schiff „Anni“ kam am 2. Januar 1887 auf der Reede von Cuxhaven an, konnte aber Eisgangs halber, wie auch wegen seines Tiefganges und wegen der Unmöglichkeit, bei dem herrschenden Eisstande auf der Reede von Cuxhaven zu leichtern, weder in den Hafen daselbst noch elbaufwärts gelangen. Da die Eisverhältnisse in den nächsten Tagen noch ungünstiger wurden, auch das Schiff bereits erheblich durch Eis beschädigt worden war, so entschlofs sich der Schiffer in der Furcht, dafs das Schiff vom Eise durchschnitten werden und wegsinken möge, Bremerhaven als Nothafen aufzusuchen. Dies wurde vom Gericht unter folgender Begründung als Havereiakt anerkannt:

„Das Gericht sieht es auf Grund des gutachtlichen Berichts des Kommandeurs und Lotsinspektors und der demselben beigefügten Lotsenberichte, welche Beweisdokumente unterstützt werden durch die Verklarungen der »Anni«, als erwiesen an, dafs das Schiff, während es vom 2. bis 5. Januar 1887 auf der Reede von Cuxhaven ankerte, wegen der von Tag zu Tag sich ungünstiger gestaltenden Eisverhältnisse weder elbaufwärts noch in den Hafen von Cuxhaven gelangen, noch auch nur die wegen seines Tiefgangs erforderliche Vorbedingung, einen Teil seiner Ladung zu leichtern, erfüllen konnte, dafs es dagegen in der Nacht vom 4. auf den 5. Januar 1887 so sehr vom Eise bedrängt wurde, dafs es Gefahr lief, vom Eise zerschnitten zu werden, und demnach behufs Rettung von Schiff und Ladung in See zu gehen genötigt war. Dafs Gefahr vorhanden war, ist einleuchtend. Denn die Sachverständigen fanden an Steuerbord 4 Planken, zusammen 86 Fufs, und an Backbord 4 Planken, zusammen 115 Fufs, derart angeschnitten, dafs dieselben herausgenommen und erneuert werden mufsten."

c) Erkenntnis des Hamburger Landgerichts vom 14. Mai 1900 (H. G. Ztg. 1900 S. 250):

Das Schiff „Bertha" war auf der Reise von Iquique nach Hamburg bei starkem Frost, starkem Eisgang und fallendem Wasser auf der Elbe in der Nähe von Brunshausen festgeraten. Nachdem es durch Leichterung eines Teils der Ladung wieder flott geworden, war die Situation die folgende: An Ort und Stelle weiter zu leichtern, war mit gröfster Gefahr für Schiff und Ladung verbunden, weil befürchtet werden mufste, dafs das Schiff durch das andrängende Treibeis auf seinen Anker getrieben und durch die hiervon zu erwartenden Beschädigungen zum Sinken gebracht werden würde. Ohne weitere Leichterung aber konnte das Schiff die Reise nicht fortsetzen, weil bei dem niedrigen Wasserstande die Gefahr drohte, dafs es wieder auf Grund geraten und alsdann infolge des Anpralls der Eismassen leckspringen würde, was in fast noch höherem Mafse für die Salpeterladung als für das Schiff selbst verhängnisvoll geworden wäre. Wenn man sich unter diesen Umständen auf dringenden Rat des Lotsen entschlofs, behufs weiterer Leichterung nach Cuxhaven zurückzukehren, so lag hier nach Ansicht des Gerichts ein Fall des § 706 No. 4 H. G. B. vor.

Dagegen besteht grofse Haverei dann nicht, wenn die Notwendigkeit des Einlaufens in den Nothafen bei Antritt der Reise vorausgesehen werden konnte. Deshalb ist z. B. in folgendem Falle durch Erkenntnis des Hamburger Landgerichts vom 2. April 1900 (H. G. Ztg. 1900 S. 156) die Dispachierung abgelehnt worden:

Ein Hamburger Dampfer war im Winter nach Reval verfrachtet. Als derselbe die Bucht vor Reval erreicht hatte, konnte er des Eises wegen nicht weiter vordringen, der Eisbrecher des Revaler Hafens war nicht zur Stelle und es gelang der Mannschaft auch nicht, mit eigener Kraft aus dem Eise wieder herauszukommen. Infolgedessen sah sich der Kapitän genötigt, die von den Lotsen auf der Insel Nargön angebotene Hilfe zur Einführung des Schiffes in den Hafen anzunehmen. Die Reederei beantragte, diese Kosten in Havariegrosse zu verteilen, doch entschied das Amtsgericht zu Hamburg, dafs kein Grund zur Aufmachung einer Dispache vorliege, dafs vielmehr die Reederei die betreffenden Kosten als Auseisungskosten zufolge § 621 des deutschen Handelsgesetzbuches allein zu tragen habe. Die gegen diesen Beschlufs eingereichte Beschwerde wurde vom Landgericht Hamburg am 2. April 1900 unter folgender Begründung zurückgewiesen:

„Mit der Möglichkeit, solche Auseisungskosten durch Annahme von Lotsen aufwenden zu müssen, hatte die Reederei des Dampfers zu rechnen, wenn sie im Februar ihren Dampfer zur Ausführung einer Reise von Hamburg nach Reval stellte. Die Gesetzgebung hat derartige — wenn auch ungewöhnliche — Unkosten der Schiffahrt dem Verfrachter allein zur Last legen wollen, wesentlich aus dem Grunde, weil bei Abmessung der Fracht auf solche Unkosten Rücksicht genommen zu werden pflegt und weil es bedenklich ist, dem Schiffer zu gestatten, einseitig zugleich für Rechnung der Ladungsinteressenten solche ungewöhnlichen Unkosten aufzuwenden. Das Amtsgericht hat daher mit Recht ausgesprochen, dafs ein Fall der grofsen Haverei hier nicht vorliege und dafs deshalb der Dispacheur nicht verpflichtet sei, eine Havariegrosse-Dispache aufzunehmen."

3. Kriegsgefahr. Havariegrosse besteht namentlich dann, wenn das Schiff in einen Nothafen einläuft, weil es von dem Feinde verfolgt wird, oder weil der Bestimmungshafen blockiert ist. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Blockade völkerrechtlich wirksam ist oder nicht. So ist z. B. in folgendem Falle Havariegrosse für vorliegend erklärt worden:

Ein am 9. Juli 1870 mit einer Ladung Petroleum von Philadelphia nach Stettin abgegangenes Segelschiff lief, nachdem der Schiffer unterwegs den Ausbruch des deutsch-französischen Krieges erfahren hatte, am 31. August Helsingör an und blieb daselbst nach Rücksprache mit dem Konsul wegen Blockade Stettins bezw. Swinemündes bis zum 19. September morgens liegen. Die Kosten des Schiffsaufenthaltes in Helsingör wurden durch Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 23. Dezember 1872 (Bd. VIII, S. 290) als grofse

Haverei anerkannt. Aus der Begründung des Urteils ist folgendes hervorzuheben:

„§ 706 No. 4 H. G. B. macht das Vorhandensein einer grofsen Haverei nicht von dem Bestande einer völkerrechtlich wirksamen Blockade abhängig, sondern läfst es genügen, wenn im Falle der Fortsetzung der Reise bei auch nur notifizierter, wenngleich völkerrechtlich nicht wirksam fortgesetzter Blockade des Bestimmungshafens für Schiff und Ladung eine gemeinsame Gefahr vorhanden war oder doch verständigerweise von dem Schiffer als vorhanden angenommen werden durfte.“

Eine über die Bestimmungen des § 706 No. 4 hinausgehende Anerkennung als grofse Haverei hat der Fall des Hafenaufenthaltes wegen Kriegsgefahr oder sonstiger Verfügung von hoher Hand im § 635 H. G. B. gefunden. Dieser Paragraph ist unter der „uneigentlichen Havariegrosse“ (Abschnitt IV, hinter § 731) ausführlich behandelt.

V. Nothafenkosten.

A. Vorbemerkung. Die im Falle des Vorliegens grofser Haverei zu vergütenden Opfer sind im Absatz 2 der No. 4 einzeln aufgezählt. Der bereits geschilderten Theorie des Reichs-Oberhandelsgerichts zufolge (vergl. oben S. 60) ist diese Aufzählung als erschöpfend zu betrachten, so dafs weitere als die im Gesetz speziell genannten Posten in die Dispache nicht aufgenommen werden dürfen.

Der eigenartigen Natur der Nothafelung entsprechend sind hierbei im Gesetze gegenüber den allgemeinen Grundsätzen des § 700 besondere Beschränkungen vorgesehen, insbesondere:

1. der Ausschlufs der im Nothafen das Schiff $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ die Ladung treffenden Schäden;
2. der Wegfall der Kosten der Fahrt zum Nothafen.

Diese Opfer können nur dann zur grofsen Haverei gehören, wenn sie als selbständige Havereiakte oder als Folgen eines anderen Havereiakts als der Nothafelung anzusehen sind.

B. Im einzelnen werden vom Gesetze folgende Kosten als zur Nothafelung gehörig aufgeführt:

1. „Die Kosten des Ein- und Auslaufens“. Hierzu gehören namentlich die durch das Ein- und Auslaufen verursachten Lotsengelder, Hafen- oder Zollamtsgebühren, eventuell Leichterkosten, wenn der Tiefgang des Schiffes das Ein- und Auslaufen ohne Ableichterung nicht gestattet, Bugsierlöhne im Hafen oder von der Reede zum Hafen und umgekehrt. Dagegen sind nicht grofse Haverei:
   a) Die Kosten der Fahrt nach und vom Nothafen. Diese sind vom Gesetze nicht besonders erwähnt und gehören deshalb nach der Theorie des Reichs-Oberhandelsgerichts nicht zur Havariegrosse (Erkenntnis des R. O. H. G. vom 23. Juni 1874; R. O. H. G. XIII, S. 412).

Ebenso entscheidet das hanseatische Oberlandesgericht vom 5. März 1883 (H. G. Ztg. 1883 S. 134) und das Hamburger Landgericht vom 15. Januar 1900 (H. G. Ztg. 1900 S. 250). Das Reichsgericht endlich spricht sich hierzu in einem Erkenntnis vom 28. März 1888 (H. G. Ztg. 1888 S. 199) folgendermafsen aus:

„Man könnte die Worte des § 706 No. 4 Absatz 2: »Kosten des Ein- und Auslaufens« in einem weiteren Sinne dahin verstehen wollen, dafs darunter auch die Reise nach dem Nothafen und aus demselben zu verstehen sei, und annehmen, dafs die Worte nur darum gewählt seien, weil in den bei weitem meisten Fällen nur die betreffenden Hafenkosten überhaupt in Betracht kämen. Es hiefse das aber den Worten Zwang antun, da dieselben einen bestimmten engeren Sinn. haben. Es findet sich auch kein Anhalt dafür, dafs der Gesetzgeber die wirklichen Reisekosten bei jener Bestimmung vor Augen gehabt hätte. Ferner ist es nicht unbedenklich, bei Auslegung der Spezialbestimmungen des § 706 vom Wortlaut abzuweichen; denn es ist gewifs richtig, was das Reichs-Oberhandelsgericht in zwei Erkenntnissen (VIII, S. 218 und XIII, S. 407) ausgesprochen hat:

»War auch eine erschöpfende Aufzählung der Fälle der grofsen Haverei nicht beabsichtigt, so bestand doch die Aufgabe darin, für jeden einzelnen behandelten Fall klares Recht zu geben.«

Diese enge Interpretation der No. 4 führt aber notwendig dazu, die qu. Reisekosten von der grofsen Haverei auszunehmen."

In die Dispache sind mithin nicht aufzunehmen: die Kosten der Hinfahrt zum Nothafen und der Rückfahrt, der Schlepplohn, der Verbrauch an Kohlen und Maschinenöl, die Heuer und Kost der Mannschaft für die Zeit der Fahrt etc. (vergl. H. O. L. G. vom 5. März 1883; H. G. Ztg. 1883 S. 133ff.). Auch die Kosten eines gezwungenen Aufenthaltes, welchen das Schiff während der Reise zum Nothafen, z. B. durch Einfrieren, erleidet, gehören nicht zur grofsen Haverei. So heifst es in einem Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 23. Juni 1874 (R. O. H. G. Bd. 13, S. 412) folgendermafsen:

„Die Kosten der Fahrt zum Nothafen sind auch dann nicht grofse Haverei, wenn diese Reise durch Unwetter und Frost verzögert wird, wie denn auch nicht einmal die Kosten des verzögerten Aufenthalts im Nothafen zur grofsen Haverei dann gehören, wenn die Verzögerung des Aufenthalts nach beendeter Reparatur durch Frost oder Unwetter entsteht."

Dagegen kann die Fahrt nach dem Nothafen einen besonderen Havereiakt bilden oder als Folge eines anderen Havereiakts (z. B. einer Strandung) anzusehen sein, wie in einem Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. März 1888 (H. G. Ztg. 1888 S. 199) entschieden ist.

b) Die beim Ein- oder Auslaufen, z. B. infolge einer Strandung im Hafen, entstehenden Schäden, es sei denn, dafs diese Schäden selbständig grofse Haverei begründen (Erk. d. Hamb. L. Ger. vom 20. Juli 1883; H. G. Ztg. 1883 S. 254 ff.).
c) Die infolge der Leichterung im Nothafen entstehenden Schäden, es sei denn, dafs die Leichterung selbst grofse Haverei ist (Erk. des hans. O. L. G. vom 3. Dezember 1883; H. G. Ztg. 1884 S. 4).

2. Die Aufenthaltskosten des Schiffes. Hierzu gehören nur die durch den Aufenthalt des Schiffes unmittelbar veranlafsten Kosten, insbesondere die Hafengebühren.

Es kann hierunter aber z. B. nicht der dem Reeder bei Zeitfracht entstehende Verlust gerechnet werden. Ein solcher Verlust tritt bei Geltung des gesetzlichen Frachtrechts im Falle der Ausbesserung des Schiffes im Nothafen ein; denn nach § 638 H. G. B. ist für die Zeit dieser Ausbesserung Zeitfracht nicht zu bezahlen. Dem Reeder geht also hier infolge des Einlaufens in den Nothafen tatsächlich Fracht verloren.

Dieser Verlust kann aber nach der Theorie des Reichs-Oberhandelsgerichts nicht in grofse Haverei gebracht werden; denn derselbe gehört nicht zu den Aufenthaltskosten. Eine solche Behandlung des Frachtverlustes rechtfertigt sich auch durch die Erwägung, dafs dem Nachteile für den Reeder anderseits der Vorteil gegenübersteht, im Bestimmungshafen sein Schiff nicht mehr reparieren zu müssen, sondern es gleich wieder zur Verfügung zu haben.

3. Die Aufenthaltskosten der Schiffsbesatzung. Durch den Aufenthalt im Nothafen entstehen dem Reeder eine Reihe ordentlicher und aufserordentlicher Ausgaben für die Schiffsbesatzung, deren Ersatz in grofser Haverei gerechtfertigt ist, wenn und soweit dieselben als Havereifolgen anzusehen sind.

Im einzelnen führt das Handelsgesetzbuch folgende hierher gehörige Kosten auf:

a) Die der Schiffsbesatzung gebührende Heuer. Eine Mehrausgabe des Reeders infolge des Aufenthalts im Nothafen entsteht nur bei Heuerung der Schiffsbesatzung auf Zeit, so dafs der (allerdings seltene) Fall der Reiseheuer hier gar nicht in Betracht kommt.

Die Frage, ob neben der Heuer auch die damit in Beziehung stehenden Beiträge des Reeders für die staatliche Krankenversicherung, Invaliditäts- und Altersversicherung sowie See-Unfallversicherung in grofser Haverei zu vergüten sind, ist zu verneinen. Denn wenn diese Beiträge auch als rechtliche Folge der Heuerzahlung und damit als stillschweigend in der Heuer mit einbegriffene Nebenverpflichtung des Reeders angesehen werden können, so gehören sie doch in keinem Falle zu der „der Schiffsbesatzung gebührenden“ Heuer. Der Schiffsbesatzung gebührt nur der Nominalbetrag der Heuer; die

darüber hinausgehende Verpflichtung des Reeders, zur Versicherung seiner Angestellten Beiträge zu leisten, ist den Arbeitgebern durch besondere Gesetze auferlegt. Die Beiträge des Reeders können deshalb ebensowenig in grofse Haverei gebracht werden, wie die bei der Kranken- und Invaliditätsversicherung von der Schiffsbesatzung zu zahlenden Beitragsanteile. Hätte der Gesetzgeber eine andere Regelung der Frage gewollt, so hätte dies in der Fassung des Gesetzes zum Ausdruck kommen müssen. An anderer Stelle (§ 754 No. 10) ist auf die fraglichen Gesetze ausdrücklich Rücksicht genommen worden.

b) Die Kost der Schiffsbesatzung während des Aufenthaltes im Nothafen, soweit dieselbe neben der Heuer vom Reeder zu gewähren ist.

c) Die Auslagen für die Unterbringung der Schiffsbesatzung am Lande, solange diese nicht an Bord verbleiben kann. Die Räumung des Schiffes seitens der Besatzung mufs aber (den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei zufolge) mit dem Havereigrunde in ursächlichem Zusammenhange stehen. Zufällige Ereignisse, welche die Unterbringung der Mannschaft am Lande erforderlich machen, z. B. ein im Hafen ausgebrochenes Feuer, der Eintritt einer Epidemie etc., begründen keinen Ersatzanspruch in grofser Haverei.

Nicht erwähnt sind im § 706 die Aufenthaltskosten der Reisenden. Nach § 671 des Handelsgesetzbuchs hat der Verfrachter dem Reisenden, welcher die Ausbesserung des Schiffes abwartet, bis zum Wiederantritt der Reise ohne besondere Vergütung Wohnung zu gewähren und die ihm nach dem Überfahrtsvertrag obliegenden Pflichten der Beköstigung weiter zu erfüllen. Nach den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei würden diese Kosten ebenso wie die Mannschaftskosten zu ersetzen sein. Dem steht aber die als erschöpfend anerkannte Aufzählung des § 706 entgegen.

4. Löschungs- und Aufenthaltskosten der Ladung.

a) Gemäfs Absatz 2 der No. 4 werden die Kosten des Verbringens von Bord und an Bord sowie die Kosten der Aufbewahrung der Ladung am Lande dann in grofser Haverei ersetzt, wenn die Ladung wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat, gelöscht werden mufs. Durch diesen Satz wird — im Einklang mit dem allgemeinen Prinzip des § 700 — noch einmal scharf zum Ausdruck gebracht, dafs die fraglichen Kosten nur dann und insoweit zur grofsen Haverei gehören, als sie als direkte Folgen des Havereifalles anzusehen sind. So heifst es auch in den Protokollen auf Seite 2673:

„Es kommt hier ebenso wie bei der Frage, welche Dauer des Aufenthalts bei der Havereirechnung zu berücksichtigen sei,

darauf an, ob zwischen dem Havereifall und der betreffenden, Kosten verursachenden Mafsregel ein Kausalzusammenhang besteht."

Havariegrosse liegt deshalb z. B. vor, wenn die Ladung gelöscht wird, weil ohne diese Löschung die notwendige Ausbesserung des Schiffes, wegen welcher der Nothafen angelaufen ist, nicht möglich ist.

Dagegen liegt Havariegrosse dann nicht vor, wenn die Güter ohne Zusammenhang mit dem Havereigrund lediglich im Interesse der Ladung (zwecks Trocknung oder Bearbeitung) am Lande gelagert werden.

Es kann auch der Fall eintreten, dafs die Löschung sowohl wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothafen veranlafst hat, als auch im Sonderinteresse der Ladung erfolgen mufs; z. B.

α) Wenn infolge von Schlagseite des Schiffes, welche die Gefahr des Kenterns naherückt, ein Nothafen angelaufen ist und die Ladung umgestaut werden mufs, letztere aber auch gleichzeitig zu ihrer Konservierung einer Bearbeitung am Lande bedarf.

β) Wenn die Löschung der Ladung sowohl wegen einer notwendigen Ausbesserung des Schiffes, als auch zwecks Trocknung der Ladung erforderlich ist.

In solchen Fällen gehören die Kosten der Löschung nur insoweit zur grofsen Haverei, als sie nicht bereits im besonderen Interesse der Ladung aufzuwenden sind (vergl. § 700, S. 29). In zweifelhaften Fällen hat die Verteilung der Kosten auf grofse und besondere Haverei nach billigem Ermessen zu erfolgen (vergl. H. G. Ztg. 1872 S. 187).

b) Im einzelnen sind zu den Löschungs- und Aufenthaltskosten zu rechnen:

α) die vorbereitenden Kosten, d. h. Kosten, welche aufgewendet werden, um festzustellen, ob der Zustand des Schiffes eine Löschung der Ladung erfordert oder nicht. Hierzu ist gewöhnlich eine Untersuchung durch Sachverständige, event. durch Taucher, erforderlich.

In diesem Sinne hat das Hamburger Handelsgericht am 19. Mai 1881 bezüglich der Taucherkosten in folgendem Falle entschieden (Hans. Ger. Ztg. 1881 S. 222):

Das Segelschiff „Prince Eugène" war durch Erdbeben und Sturm beschädigt und hatte einen Nothafen behufs Ausbesserung des Schadens angelaufen. Dort wurde die Untersuchung des Bodens durch Taucher angeordnet. Die dafür verausgabten Kosten wurden vom Gericht unter folgender Begründung als Havariegrosse anerkannt.

„Die Kosten sind eine Aufwendung zum Zwecke der im gemeinschaftlichen Interesse von Schiff und Ladung liegenden

Ermittelung der unter Wasser stattgehabten Beschädigung des Schiffes und der danach zu fassenden Entschliefsung des Schiffers, ob der Zustand des Schiffes die Entlöschung der Ladung forderte oder die Reparatur ohne Löschung gestattete. Die Kosten sind also keineswegs nur in Bezug auf eine partikuläre Havarie des Schiffes verausgabt, sondern stehen durchaus im Kausalzusammenhang mit der Begebenheit, welche den vorliegenden Havariegrosse-Fall begründet."

Erfolgt die Feststellung gleichzeitig auch zur Ermittelung der infolge einer besonderen Haverei notwendig werdenden Ausbesserungen, so ist der Betrag, der hierfür allein hätte aufgewendet werden müssen, von der grofsen Haverei in Abzug zu bringen.

β) Die Kosten des Verbringens der Ladung von Bord und an Bord. Hierzu gehören: die Kosten des Überladens und Rückladens, etwaige Leichterkosten, Krangelder, der Kohlenverbrauch bei Benutzung von Dampfkränen etc., sowie nach der Praxis der Dispacheure und Gerichte auch die sogenannte Spillage, d. h. der Quantitätsverlust infolge des Löschens und Wiedereinladens von lose geladenen Gütern (z. B. Steinsalz, Guano, Getreide). Dies ist schon in einem Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 10. Dezember 1872 (R. O. H. G. VIII, S. 220) als zulässig hingestellt worden. Hier heifst es nämlich:

„Richtig mag sein, dafs der Quantitätsverlust, welcher durch das Ausladen und Wiedereinladen des Steinsalzes verursacht ist, in Havariegrosse zu bringen wäre."

Demgemäfs ist denn auch von dem Hamburger Handelsgericht durch Erkenntnis vom 20. September 1875 (Hans. Ger. Ztg. 1876 S. 93), bestätigt von dem hanseatischen Oberlandesgericht am 1. September 1876 (Hans. Ger. Ztg. 1877 S. 156), in folgendem Falle entschieden worden:

Das Schiff „Continental" mufste, um repariert werden zu können, seine aus Guano bestehende Ladung im Nothafen löschen. Die bei dem Löschen und Wiedereinnehmen der Ladung verloren gegangenen Quantitäten Guano wurden vom Gerichte unter folgender Begründung als Havariegrosse anerkannt:

„In dem Erkenntnis vom 10. Dezember 1872 spricht sich das Reichs-Oberhandelsgericht dahin aus, dafs ein Quantitätsverlust, welcher durch das Ausladen und Wiedereinladen des Gutes verursacht ist, als grofse Haverei betrachtet werden kann. Für diese letztere Annahme spricht — wenigstens wenn es sich, wie hier, um lose verladene Waren handelt — die Erwägung, dafs bei solchen Waren ein derartiger

Verlust in der Regel unvermeidlich ist und jedenfalls als die direkte Folge der zum gemeinsamen Besten erfolgten Löschung der Ladung angesehen werden mufs."

Das gleiche gilt aber nicht von einem Leckageverlust bei einer in Fässern verladenen Ware (z. B. Petroleum), da hier, wie es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 3. Dezember 1883 (H. G. Ztg. 1884 S. 5) heifst, nicht angenommen werden kann, dafs unmittelbar der Akt des Ausladens und Wiedereinladens einen Quantitätsverlust zur Folge gehabt haben müsse.

Die Höhe des infolge des Löschens und Wiedereinladens der Güter entstandenen Quantitätsverlustes mufs von dem Ladungsbeteiligten, welcher den Anspruch aus der grofsen Haverei erhebt, bewiesen werden. Oft wird einfach die volle Differenz zwischen dem Konnossementsgewicht und dem ausgelieferten Gewicht als Havariegrosse-Vergütung beansprucht. Dieser Anspruch ist aber aus folgenden Gründen unberechtigt: In der Differenz zwischen dem Konnossementsgewicht und dem ausgelieferten Gewicht ist der während der Reise eingetretene Quantitätsverlust mit enthalten, welcher in grofser Haverei nicht zu vergüten ist. Aus diesem Grunde wurden z. B. in einem von dem Handelsgericht zu Marseille entschiedenen Falle per Schiff „Lucie et Gabrielle", in welchem es sich um die Entlöschung einer Ladung Palmnüsse aus einem lecken Schiffe handelte, — der Marseiller Usance entsprechend — von dem zu vergütenden Quantitätsverlust 5 v. H. als „déchets de voyage" abgezogen (vergl. die Anmerk. zu Art. 403 No. 3 des französischen Code de commerce im 2. Bande dieses Werkes). — Das im Konnossement angegebene Gewicht ist ferner dann nicht zuverlässig, wenn die Ladung dem Schiffer nicht zugewogen worden ist (vergl. § 655 H. G. B.).

γ) Die Kosten der Aufbewahrung der Ladung am Lande, aber nur bis zu dem Zeitpunkt, in welchem sie wieder an Bord gebracht werden kann. Hierzu gehören: die Lagermiete, die Kosten etwa notwendiger Bewachung, die Feuerversicherungsprämie für die Zeit der Lagerung am Lande etc.

c) Dagegen sind in dem als erschöpfend anerkannten Wortlaut des § 706 (vergl. S. 60) nicht aufgeführt und infolgedessen in Havariegrosse nicht zu vergüten:

α) Die Bearbeitungskosten der Ladung, die durch eine besondere Haverei, z. B. durch einen Schiffsunfall oder durch Selbstentzündung, verursacht sind. Dieser Ausschlufs rechtfertigt sich durch die Erwägung, dafs die Kosten, wenn ein Nothafen nicht angelaufen worden wäre, am Bestimmungsort entstanden wären. Ist dagegen der zu bearbeitende

Schaden selbst grofse Haverei, so sind auch die Bearbeitungskosten zu vergüten.

β) Die Beschädigung der Ladung im Nothafen.

Hierzu gehören:

aa) Die Schäden infolge des Löschens und Rückladens, z. B. Schäden durch Herabfallen der Güter beim Überladen, Schäden im Leichterschiff und dergleichen. Eine Ausnahme gilt nur bezüglich der sogenannten Spillage, d. h. des notwendigen Quantitätsverlustes beim Umladen loser Güter. Dieser wird der Praxis der Gerichte und Dispacheure gemäfs zu den Kosten des Verbringens von Bord und an Bord gerechnet (siehe oben S. 97 unter β).

bb) Die Schäden während des Aufenthaltes im Nothafen, z. B. Schäden infolge einer Schiffskollision im Nothafen; Schäden infolge von Blitz, Feuer und dergl.; Raub und Diebstahl im Schiff oder am Lande; Verderben leichtverderblicher Güter, wie Fleisch, Obst, Gemüse, Eis und dergl.; Schäden infolge mangelhafter Lagerung am Lande (z. B. im Freien, in schlechten Lagerhäusern und dergl.).

So ist durch Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 10. Dezember 1872 (R. O. H. G. VIII, S. 217) in folgendem Falle entschieden worden:

Das Schiff „Cölestine“ war auf der Reise von Torrevieja nach Memel schon wenige Tage nach der Abreise leck geworden, so dafs deshalb der Schiffer zur Erhaltung von Schiff und Ladung Cadix als Nothafen angelaufen, dort die Löschung der Ladung (Steinsalz) wegen der notwendigen Dichtung des Schiffes und letztere selbst bewirkt hat Während der Reparatur, d. h. etwa 7 Wochen lang, wurde das Salz auf blofser Erde und gröfstenteils unbedeckt gelagert, und erwies sich nach erfolgter Wiedereinladung bei der Ankunft in Memel in quanto vermindert und in quali verschlechtert (verstaubt, beschmutzt, unkörnig). Ein grofser Teil dieses Verlustes war erwiesenermafsen eine Folge der Aus- und Einladung und der Lagerung in Cadix. Trotzdem wurde dem Verlust die Anerkennung als grofse Haverei versagt. In der Begründung des Urteils entwickelt das Reichs-Oberhandelsgericht zunächst seine bereits oben (S. 60) erwähnte allgemeine Theorie, dafs nach dem Zweck der Aufzählung der Schäden und Kosten im § 706 dieselbe als erschöpfend anzusehen sei, und fährt dann im speziellen fort:

„Ist nun aber sub No. 4 hinter der Ankündigung: »es gehören in diesem Falle zur grofsen Haverei:« die lange Reihe der Kosten spezialisiert, der Schäden an der Ladung jedoch nicht gedacht, so zeigt ein in dieser Verbindung sehr starkes

argumentum e contrario, dafs im Falle der No. 4 die Schäden nicht in Havariegrosse gehen sollen.

Zum Überflufs ist dies in den Protokollen ausdrücklich ausgesprochen. Der Art. 558 des preufsischen Entwurfs bestimmte nämlich für den Fall des Einlaufens in den Nothafen etc.:

»Es gehören dann zur grofsen Haverei die Kosten des Ein- und Auslaufens, des Aufenthalts etc., die Kosten des Auflagerns, der Aufbewahrung und des Anbordbringens der Ladung; ingleichen alle Beschädigungen, welche der Ladung hierbei zugestofsen sind.«

Dieser gesperrt gedruckte Zusatz wurde bei der Beratung des Artikels (mit 10 gegen eine Stimme) gestrichen, und zwar:

»weil kein Seerecht so weit gegangen sei, auch kein innerer, ursächlicher Zusammenhang zwischen solchen Beschädigungen, wie z. B. dem Aufbrennen der Ladung auf dem Lager, und dem Aufenthalt im Nothafen vorhanden zu sein scheine.«

Die Kommission hat also nicht etwa blofs an dem Ausdruck »hierbei zugestofsen« Anstand genommen — sonst würde sie ihn, wie für den Fall des Seewurfs geschehen, korrigiert haben —, sondern sie hat die Einrechnung der Beschädigungen überhaupt verworfen. Dieser Wille der Kommission hat auch im Gesetze, wie gezeigt, genügenden Ausdruck gefunden."

VI. Umfang der Nothafenkosten.

Ebenso wie bei den Löschungs- und Lagerungskosten der Ladung (oben V.) wird auch bei der Berechnung der Dauer der sämtlichen Aufenthaltskosten ein direkter Kausalzusammenhang mit dem Havereifall verlangt. Die Aufenthaltskosten kommen, wie es im Absatz 3 der No. 4 heifst, nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes in Rechnung, welcher das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat. Es gehören deshalb nicht zur grofsen Haverei:

1. Die Aufenthaltskosten, welche aus einem anderen als dem Havereigrunde entstehen. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 17. Mai 1878 (R. O. H. G. XXIII, S. 347):

„Im Einlaufen in den Nothafen liegt ein dem gemeinsamen Besten gebrachtes Opfer, und weil dieses Opfer in den Kosten des verlängerten Aufenthalts fortlaufend gebracht wird, solange dieser wegen der Fortdauer des Havariegrundes währt, soll die Vergütung der Aufenthaltskosten mit dem Wegfallen des Havariegrundes aufhören — mag dann auch ein neuer Grund das Auslaufen hindern. Ist z. B. ein wegen notwendiger Reparatur in den Nothafen eingelaufenes Schiff zwar repariert, aber inzwischen eingefroren und deshalb am Auslaufen gehindert, so gehen die nach beendeter Reparatur entstandenen Aufenthaltskosten nicht in grofse Haverei. Ist hingegen ein Schiff unerwartet vom Eise überrascht worden und, um von demselben nicht erdrückt oder zer-

schnitten zu werden, in den Nothafen gegangen und von dort sofort mit dem Aufhören der Eisgefahr ausgelaufen, so gehen die gesamten Aufenthaltskosten in grofse Haverei, wenn letztere überhaupt vorhanden."

Ein Anspruch auf Ersatz in grofser Haverei besteht selbst dann nicht, wenn zwar der Grund, welcher das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat, noch fortdauert, der Aufenthalt aber auch aus einem anderen Grunde notwendig sein würde. So ist durch Urteil des Reichsgerichts vom 6. März 1897 (R. G. 39, S. 9 ff.) in folgendem Falle entschieden worden:

Der Dampfer „Mira" geriet im Februar 1895 auf der Fahrt von Grangemouth nach Flensburg im Grofsen Belt in Eisgefahr und mufste am 17. Februar in beschädigtem Zustande zur Rettung von Schiff und Ladung Kjerteminde als Nothafen anlaufen. In demselben hat das Schiff bis zum 14. März gelegen. Bei Aufmachung der Dispache entstand Streit darüber, ob die Heuer und das Kostgeld der Schiffsmannschaft während dieser Zeit als grofse Haverei anzusehen sei. Der Kapitän des Schiffes hat eidlich bekundet, dafs er nach dem Anlaufen des Nothafens am 17. Februar bis zum 14. März daselbst verblieben sei, weil sich vor Kjerteminde eine feste Eisdecke gebildet, die es ihm unmöglich gemacht habe, den Hafen ohne Gefährdung des Schiffes zu verlassen. Die beiden ersten Instanzen hatten die Aufnahme von Heuer und Kost in Havariegrosse zugelassen, weil der Aufenthalt des Schiffes durch dieselbe Eisgefahr herbeigeführt sei, durch die das Anlaufen des Nothafens notwendig wurde. Das Reichsgericht hat aber diesen Standpunkt aus folgenden Gründen verworfen:

„Zufolge § 706 No. 4 kommen die sämtlichen Aufenthaltskosten im Nothafen nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes in Rechnung, der das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat. Aus den Aussagen des Kapitäns und einer Auskunft der Kreisbauinspektion zu Flensburg läfst sich entnehmen, dafs die „Mira" in der Zeit vom 18. Februar bis zum 14. März durch die völlige Eissperre in der Flensburger Föhrde nach Flensburg, ihrem Bestimmungsorte, nicht hätte gelangen können; den Aufenthalt also auch ohne die Eisgefahr gehabt hätte, die sie in den Nothafen trieb. Mit dem Einfrieren ist der im § 706 No. 4 H. G. B. vorausgesetzte ursächliche Zusammenhang zwischen dem Havereifalle und dem Aufenthalte und dessen Kosten aufgehoben. Das ist ganz klar, wenn erwogen wird, dafs die Kosten des Aufenthaltes infolge der Eissperre und der Unmöglichkeit, in den Bestimmungshafen Flensburg einzulaufen, auch ohne die Eisgefahr entstanden wären."

2. Die Aufenthaltskosten, welche nach endgültiger Trennung von Schiff und Ladung entstehen.

Mit Aufgabe der gemeinsamen Reise ist der Havereigrund, welcher die „Fortsetzung der Reise" voraussetzt, fortgefallen. Hiermit hört deshalb auch ohne weiteres der Anspruch auf Vergütung von Nothafenkosten in grofser Haverei auf.

Eine Aufgabe der Reise, d. h. die endgültige Trennung von Schiff und Ladung, findet namentlich in folgenden Fällen statt:

a) wenn das Schiff kondemniert wird;
b) wenn die Ladung im Nothafen verkauft wird;
c) wenn der Befrachter im Falle der Ausbesserung des Schiffes gemäfs §§ 638, 641 No. 4 des Handelsgesetzbuchs vom Frachtvertrage zurücktritt;
d) wenn das Schiff nur notdürftig ausgebessert ist und nicht mehr die ganze Ladung aufnehmen kann;
e) wenn die Ladung im Nothafen zurückgelassen wird, weil dieselbe infolge von schlechter Beschaffenheit die anderen Güter gefährden würde;
f) wenn die zum Verladen der Güter notwendigen Vorrichtungen im Nothafen fehlen, z. B. die Maschinen zum Pressen von Baumwolle (vergl. Gourlie S. 282 bis 289, S. 657).

In diesen Fällen kann die Ladung entweder im Nothafen zurückbleiben oder mit einer anderen Transportgelegenheit (einem anderen Schiffe, der Eisenbahn etc.) nach dem Bestimmungsort befördert werden.

Ein hierher gehöriger Fall ist durch Erkenntnis des Hamburger Handelsgerichts vom 21. Juni 1869 (H. Ger. Ztg. 1869 S. 311) wie folgt entschieden worden:

> Ein Schiff war im Nothafen kondemniert, die Ladung aber durch ein anderes Schiff auf Kosten der Reederei des ersten Schiffes weiterbefördert worden. Die Kosten der Aufbewahrung der Ladung am Lande und der Wiedereinladung in das zweite Schiff wurden als grofse Haverei verrechnet, ebenso die Kost- und Monatsgelder der Schiffsbesatzung des kondemnierten Schiffes bis zu dem Augenblick, wo die Mannschaft im Nothafen entlassen wurde. Das Hamburger Handelsgericht erkannte indessen, dafs die der Schiffsmannschaft gebührende Heuer und Kost von dem Augenblicke an nicht mehr in grofser Haverei zu vergüten sei, wo der Beschlufs gefafst wurde, von einer Reparatur des betreffenden Schiffes abzusehen, weil dann das Interesse des Ladungseigentümers an der Konservierung des Schiffes aufhöre und es somit an einem Grunde fehle, auch noch für die spätere Zeit die Ladung zu den Kost- und Monatsgeldern beitragen zu lassen.

Anderseits brauchen die im Nothafen endgültig gelöschten Güter zu den nach ihrer Löschung entstandenen Kosten, namentlich den Kosten des Auslaufens aus dem Nothafen, nicht mehr beizutragen. So ist in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 17. Dezember 1887 (Hans. Ger. Ztg. 1888 S. 24) unter Bezugnahme auf § 718 entschieden worden.

3. Die Aufenthaltskosten, welche infolge einer Verzögerung der notwendigen Ausbesserung des Schiffes entstehen. Dies ist in dem zweiten Satz des Absatzes 3 des § 706 No. 4 noch besonders hervorgehoben, wo es heifst:

„Liegt der Grund des Einlaufens in den Nothafen in einer notwendigen Ausbesserung des Schiffes, so kommen aufserdem die Aufenthaltskosten nur bis zu dem Zeitpunkte in Rechnung, in welchem die Ausbesserung hätte vollendet sein können.“

Macht die notwendige Ausbesserung des Schiffes eine Entlöschung der Ladung notwendig, so tritt sinngemäfs an die Stelle der Vollendung der Ausbesserung der Zeitpunkt, in welchem die Wiedereinnahme der Ladung nach der Ausbesserung hätte erfolgt sein können.

Diese Bestimmung wurde in der Kommission (Prot. S. 4091) damit begründet, dafs es unbillig sein würde, dem Reeder die Aufenthaltskosten über die Zeit hinaus zu vergüten, in welcher der Schiffer bei gutem Willen mit der Reparatur hätte fertig sein können.

Auf Grund dieser Bestimmung ist z. B. in folgendem Falle der Ersatz von Nothafenkosten seitens des hanseatischen Oberlandesgerichts durch Urteil vom 10. Oktober 1881 (Hans. Ger. Ztg. 1881 S. 222 ff.) zurückgewiesen worden:

Der Schiffer hatte sich im Nothafen nicht entschliefsen können, selbst die notwendigen Reparaturen anzuordnen, und hatte daher telegraphisch um Abordnung eines Spezialbevollmächtigten der Reederei gebeten. Dadurch war eine Verzögerung der Reparatur von 35 Tagen entstanden. Der Ersatz von Kost- und Monatsgeldern für diese 35 Tage nach den Prinzipien der grofsen Haverei wurde vom Gericht abgelehnt.

VII. Kosten der Ausbesserung des Schiffes.

1. Nach der Vorschrift des 4. Absatzes der No. 4 gehören die Kosten der Ausbesserung des Schiffes nur insoweit zur grofsen Haverei, als der auszubessernde Schaden selbst grofse Haverei ist.

   Grofse Haverei ist aber der Schaden nur dann, wenn er bereits vor dem Einlaufen in den Nothafen entstanden ist. Ist er dagegen erst im Nothafen als Folge des Aufsuchens desselben eingetreten, so gilt er stets als besondere Haverei, wie sich aus den folgenden Ausführungen eines Erkenntnisses des Hamburger Landgerichts vom 20. Juli 1883 (H. G. Ztg. 1883 S. 256) ergibt:

   „Aus den Protokollen (S. 2668) und aus dem Umstande, dafs der § 706 No. 4 bezüglich der Beschädigung des Schiffes im Nothafen keine Bestimmung enthält, ist man zu folgern berechtigt, dafs Beschädigungen wie der Ladung, so auch des Schiffes im Nothafen nicht zur grofsen Haverei gehören sollen, einerlei ob die Beschädigung eine notwendige Folge des Einlaufens ist oder nicht.“

2. Die gewöhnlichen Ausbesserungskosten bei einer besonderen Haverei fallen schon nach den allgemeinen Grundsätzen (§ 701) dem Reeder allein zur Last. Durch die Vorschrift des § 706 wird dies aber auch für die durch die Nothafelung verursachten aufsergewöhnlichen Ausbesserungskosten bestimmt. Als solche kommen namentlich in Betracht:

a) Die Mehrkosten, welche durch die Ausbesserung des Schiffes im Nothafen gegenüber derjenigen im Heimats- oder Bestimmungshafen entstehen. Der Ersatz dieser Mehrkosten als Havariegrosse ist durch das Gesetz namentlich deshalb ausgeschlossen worden, um den Beweisschwierigkeiten zu entgehen, welche mit der Abschätzung der Mehrkosten unlösbar verbunden wären (vergl. Protokolle S. 2781).

b) Die zwecks Ausbesserung des Schiffes aufgewandten Hilfskosten, welche im Heimats- oder Bestimmungshafen erspart worden wären, z. B. ein im Nothafen etwa notwendig werdender Schlepplohn des Schiffes.

c) Die Kosten vorläufiger Reparaturen, die später wertlos sind. Es kommt häufig vor, dafs die Experten im Nothafen empfehlen, nur eine vorläufige Reparatur vorzunehmen, um das Löschen der Ladung zu vermeiden. Früher pflegte man an den deutschen Seeplätzen diese Reparaturkosten in Havariegrosse zu bringen, sofern sich die Reparatur bei Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen als wertlos für das Schiff ergab. Dieser Gebrauch ist jedoch durch folgendes Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 10. Oktober 1881 (H. G. Ztg. 1881 S. 222 ff.) beseitigt worden:

Ein Schiff war infolge eines heftigen Erdbebens auf den Strand geworfen worden und mufste einen Nothafen aufsuchen. Dort wurde von Tauchern festgestellt, dafs keine erheblichen Schäden wahrzunehmen, vielmehr nur einige Kupferplatten und eine Stelle am Ruder sich schadhaft zeigten. Der Kapitän beschränkte sich deshalb darauf, diese Schäden durch Taucher vorläufig ausbessern zu lassen, und stand ab von einer gründlichen Reparatur im Dock, welche die Löschung der Ladung notwendig gemacht und damit eine Reihe weiterer bedeutender Kosten verursacht hätte. Die für die vorläufige Ausbesserung gemachten Aufwendungen waren von keinem dauernden Wert für das Schiff, indem sie die später für eine gründliche Reparatur zu machenden Ausgaben nicht verringerten. Der Reeder glaubte die Kosten der Reparatur in Havariegrosse verrechnen zu dürfen, weil ihre Aufwendung die sonst in Havariegrosse zu vergüten gewesenen Kosten der Löschung der Ladung entbehrlich gemacht habe und deshalb in Wahrheit im gemeinschaftlichen Interesse von Schiff und Ladung vorgenommen worden sei. Dieser Auffassung trat aber das Gericht mit folgenden Ausführungen entgegen:

„Der Schiffer hat, wenn er zwischen zwei Wegen zu wählen hat, um sein auf der Reise beschädigtes Schiff wieder in den Stand zu setzen, seine Reise auszuführen, denjenigen einzuschlagen, welchen er nach verständigem Ermessen, eventuell nach eingegangenem Gutachten von Sachverständigen als den, den Umständen nach zweckmäfsigsten erkennt. Wenn deshalb im vorliegenden Fall die Beschädigung des Schiffsbodens so unbedeutend war, dafs man es unternehmen konnte, nach einer durch Taucher zu

beschaffenden Notreparatur wieder in See zu gehen, so würde er durch Vornahme einer nur im Dock oder auf den Helgen ausführbaren vollständigen Reparatur, welche die Löschung der Ladung notwendig gemacht hätte, den Ladungsinteressenten gegenüber pflichtwidrig gehandelt haben. »Mufste« die Ladung wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat, nicht gelöscht werden, so durfte auch der Schiffer sie nicht löschen, und es kann deshalb auch darin, dafs der Kapitän im Nothafen pflichtgemäfs sein Schiff mit einer Notreparatur belastete und durch die Unterlassung der nicht für notwendig befundenen Löschung seinen Ladungsinteressenten Kosten ersparte, eine freiwillig im Interesse von Schiff und Ladung gemachte Aufopferung nicht erblickt werden."

3. Der Ausbesserung des Schiffes im Nothafen steht der Verkauf desselben infolge von Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit gleich. Der durch diesen Verkauf entstehende Verlust ist deshalb — vorausgesetzt, dafs der Verkauf nicht etwa infolge eines Havariegrosse-Schadens notwendig geworden ist — besondere Haverei, auch wenn er als Folge des Einlaufens in den Nothafen anzusehen ist. Als Beispiel sei folgender Fall erwähnt: Ein Schiff wird in einem kleinen Nothafen kondemniert, weil dort die Reparatur nicht oder nur mit übermäfsigen Kosten möglich ist, während sie im Bestimmungshafen leicht und mit geringen Kosten erfolgen könnte.

Diese Behandlung der Reparaturunfähigkeit und Reparaturunwürdigkeit folgt einmal mit notwendiger Konsequenz aus dem Ausschlufs der Reparaturkosten; denn sonst wäre der Schiffer stets versucht, das Schiff auf Kosten der Gemeinschaft zu verkaufen, anstatt zu Lasten des Reeders auszubessern. Sodann folgt der Ausschlufs auch schon aus der Nichterwähnung des Verkaufs in dem als erschöpfend anzusehenden Wortlaut des § 706.

No. 5. Verteidigung des Schiffes gegen Feinde oder Seeräuber.

1. Vorbemerkung.

Grofse praktische Bedeutung hat dieser Havereifall heutzutage nicht mehr.[1]) Im englischen und amerikanischen Recht wird derselbe überhaupt nicht als grofse Haverei anerkannt. Man geht hier von dem Gedanken aus, dafs die Schiffsbesatzung, wie rühmlich ihr Verhalten unter Umständen auch

[1]) Ein in jüngster Zeit vorgekommener hierher gehöriger Fall wird von dem spanischen Dampfer „Alphonso XIII." berichtet, welcher Anfang Juli 1902 auf dem Volasses-Riff zwischen den Florida-Keys auf Grund geriet. Während der Dampfer hilflos auf dem Sande safs, kamen die Bewohner der Inseln in etwa 80 Booten heran, umringten den Dampfer und verlangten unter Drohungen Geld. Um das Schiff zu erleichtern, liefs der Schiffer einen Teil der Ladung über Bord werfen. Die Seeräuber schafften, was sie davon erlangen konnten, ans Ufer, kehrten dann aber zurück und machten Miene, den Dampfer zu entern. Der Schiffer bewaffnete daher einen Teil der Matrosen und liefs Feuer auf die Seeräuber eröffnen. Auf diese Weise hielt er sie im Schach, bis es gelang, den Dampfer abzubringen.

sein möge, nichts weiter als ihre Schuldigkeit tut, wenn sie das ihr anvertraute Gut gegen einen feindlichen oder räuberischen Überfall mit ihrer Person zu schützen sucht. Sie müsse ihren Lohn dafür in der Heuer und dem Unterhalt auf dem Schiffe finden, wie auch der Reeder durch die Fracht für Aufwendung von Munition und Beschädigung seines Schiffes bezahlt werde.

2. Havariegrosse-Vergütungen.

Wird das Schiff gegen Feinde oder Seeräuber verteidigt, so sind, vorausgesetzt, dafs es gelingt, Schiff und Ladung wenigstens teilweise zu retten, in grofser Haverei zu vergüten:

a) Die bei der Verteidigung dem Schiffe oder der Ladung zugefügten Beschädigungen. Wird das Schiff oder die Ladung nicht bei der Verteidigung, sondern z. B. auf der Flucht durch nachgesandte Schüsse beschädigt, so liegt grofse Haverei nicht vor.
b) Der bei der Verteidigung verbrauchte Schiefsbedarf.
c) Die Heilungs- und Begräbniskosten, falls eine Person der Schiffsbesatzung bei der Verteidigung verwundet oder getötet worden ist.
d) Die an die Schiffsbesatzung gesetzlicher Bestimmung gemäfs zu zahlenden Belohnungen.[1]) Da sich die Mannschaft im Heuervertrage zum Waffendienst nicht verpflichtet, erscheint es billig, für diese aufserordentliche und gefährliche Tätigkeit eine besondere Belohnung zuzugestehen, die in grofser Haverei zu vergüten ist.

Die für die Heilungs- und Begräbniskosten (c) und die Belohnungen (d) mafsgebenden gesetzlichen Vorschriften, die §§ 553, 553a und 554 des Handelsgesetzbuchs, sind oben auf S. 58 bis 59 in der Anmerkung abgedruckt.

No. 6. Loskauf von Schiff und Ladung.

1. Voraussetzungen der Anerkennung als grofse Haverei.

No. 6 des § 706 unterscheidet:

a) Loskauf vom Feinde und
b) Loskauf von Seeräubern.

Zu a) Loskauf vom Feinde. Durch die sogenannten „Ranzionierungsverträge“ kann sich ein aufgebrachtes Schiff, bevor es im feindlichen Hafen kondemniert ist, gegen bar oder einen auf den Reeder ausgestellten Wechsel loskaufen. Diese Verträge sind aber, wie Lewis-Boyens im Bd. II auf S. 510 nachweist, in den letzten Seekriegen nicht mehr vorgekommen. Eine Reihe von Staaten (z. B. England, Schweden, Dänemark, Rufsland, Holland und Spanien) haben ihren Schiffen den Loskauf vom Feinde sogar gesetzlich verboten.

[1]) § 706 No. 5 erklärt hierfür die §§ 553 und 554 H. G. B. und die §§ 49, 51 der Seemannsordnung für mafsgebend. Durch das Reichsgesetz betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches vom 2. Juni 1902 (in Kraft getreten am 1. April 1903) ist aber der § 553 abgeändert und ein § 553a eingeschaltet worden, wodurch die §§ 49, 51 der Seemannsordnung hinfällig werden.

Der Loskauf begründet den allgemeinen Prinzipien der grofsen Haverei zufolge nur dann grofse Haverei, wenn er zwecks Befreiung von Schiff und Ladung erfolgte, d. h. wenn Schiff und Ladung unfrei waren.

Dagegen liegt Havariegrosse nicht vor:

α) Wenn ein neutrales Schiff ohne Wissen des Reeders Kontrebande an Bord hat; denn dann bleibt nach der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 das Schiff frei, so dafs die Gefahr der Nehmung nur für die Ladung besteht.

β) Wenn ein neutrales Schiff mit Wissen des Reeders Kontrebande, aufserdem aber noch freie Ladung an Bord hat; denn dann ist nur das Schiff und ein Teil der Ladung unfrei.

γ) Wenn ein unfreies Schiff ganz oder teilweise neutrale Ladung an Bord hat; denn dann bleibt die neutrale Ladung frei.

Zu b) Loskauf von Seeräubern. Der Loskauf wird hier stets zwecks Befreiung von Schiff und Ladung erfolgen, so dafs in diesem Falle grofse Haverei immer anzunehmen ist.

2. Havariegrosse-Vergütungen.

a) Liegt den unter 1 entwickelten Grundsätzen gemäfs Havariegrosse vor, so sind zu vergüten:

   α) die Loskaufssumme, mag dieselbe bar bezahlt, in Gestalt von Waren gegeben oder durch einen Wechsel auf den Reeder belegt sein;

   β) die Kosten des Unterhalts und der Auslösung von Geiseln.

b) Dagegen wird in grofser Haverei nicht ersetzt, was von den Feinden oder Seeräubern aus den vorhandenen Wertobjekten geraubt worden ist; denn das ist ihnen nicht „zum Loskauf gegeben“. Der Verlust infolge Raubes ist daher als besondere Haverei von den unmittelbar Geschädigten allein zu tragen. Dies gilt auch dann, wenn die Feinde oder Seeräuber, mit dem Geraubten zufrieden, das übrige wieder freigeben.

No. 7. Verluste und Kosten bei Beschaffung der Havereigelder und Kosten der Auseinandersetzung unter den Beteiligten.

Die No. 7 des § 706 führt eine Reihe von Havereifolgen allgemeinen Charakters auf, welche für alle Havereifälle Geltung haben. Hierbei sind folgende beiden Hauptgruppen zu unterscheiden:

A. Verluste und Kosten bei Beschaffung der zur Deckung der grofsen Haverei während der Reise erforderlichen Gelder.

B. Kosten der Auseinandersetzung unter den Beteiligten.

A. Verluste und Kosten bei Beschaffung der zur Deckung der grofsen Haverei während der Reise erforderlichen Gelder.

Entsteht während der Reise die Notwendigkeit, zur grofsen Haverei gehörige Kosten aufzuwenden, so sind die hierzu erforderlichen Geldmittel vom

Schiffer zu beschaffen. Bei dieser Geldbeschaffung können selbst wieder Kosten entstehen, welche als indirekte Havereifolgen gleichfalls der Gemeinschaft zur Last fallen.

I. Arten der Geldbeschaffung.

Gemäfs § 539 des Handelsgesetzbuchs hat der Schiffer, wenn mehrere Wege für die Beschaffung der notwendigen Geldmittel offen stehen, stets denjenigen einzuschlagen, welcher für die Beteiligten mit dem geringsten Nachteile verbunden ist.

Als mögliche Mafsregeln der Geldbeschaffung kommen für den Schiffer, wenn die Mittel der Schiffskasse nicht ausreichen, namentlich in Betracht:

1. Die Aufnahme eines Darlehens. In diesem Falle sind — aufser den Darlehenszinsen — in grofser Haverei zu vergüten:
   a) Die Provision für die Vorschiefsung des Geldes, mag der Vorschufs von einem Dritten oder vom Reeder geleistet sein. Ist das Darlehen von einem Dritten gegeben und zur Sicherung des Darleihers ein Wechsel auf den Reeder gezogen worden, so kann sich sowohl der Darleiher wie der Reeder, wenn er den Wechsel einlöst, Vorschufsprovision berechnen (siehe das unten angeführte Erkenntnis des Reichsgerichts sub α), S. 109).
   b) Die Prämie für die Versicherung des aufgewandten Geldes. Da die Beitragsverpflichtung zur grofsen Haverei keine persönliche ist (§ 726 H. G. B.), so haften dem Darlehensgeber, welcher die Havereikosten vorgeschossen hat, nur Schiff, Fracht und Ladung. Diese sind aber bei Fortsetzung der Reise der Seegefahr ausgesetzt und müssen deshalb, um die Darlehensforderung sicherzustellen, versichert werden. Die hierfür zu zahlende Prämie gehört, wie in No. 7 noch besonders hervorgehoben, zur grofsen Haverei.

      Die Versicherungsprämie kann selbst dann in grofser Haverei verrechnet werden, wenn der Vorschiefsende keine Versicherung nimmt, sondern das Risiko selbst läuft (vergl. das unten angeführte Erkenntnis des Reichsgerichts sub β), S. 109 bis 110).

Die hier behandelten Grundsätze sind Gegenstand eines in der Hanseatischen Gerichtszeitung 1885 auf S. 167 f. abgedruckten reichsgerichtlichen Erkenntnisses vom 6. Dezember 1884 geworden. In dem fraglichen Falle waren die zur Deckung einer grofsen Haverei erforderlichen Gelder von überseeischen Geschäftsfreunden der Reederei angeschafft worden, welche sich für den geleisteten Vorschufs eine Provision von 2½ v. H. berechnet hatten. Für den Betrag der Havereikosten und ihrer Provision hatten die Geschäftsfreunde sich mit Zustimmung der Reederei auf die Weise erholt, dafs sie einen Sichtwechsel des Kapitäns auf die Reederei empfingen, welcher von der Reederei rechtzeitig eingelöst wurde. Für die Einlösung berechnete sich die Reederei ihrerseits eine Vorschufsprovision und aufserdem 2½ v. H. Versicherungsprämie auf den von ihr durch Einlösung des Wechsels zu Gunsten der Havariegrosse-Gemeinschaft geleisteten Vorschufs.

Über die Verrechnung der Vorschufsprovision des Darleihers in grofser Haverei bestand kein Streit, während die Verteilung der von dem Reeder berechneten Vorschufsprovision und Versicherungsprämie beanstandet wurde. Das Reichsgericht erkannte aber die Richtigkeit der Verteilung dieser beiden Posten in grofser Haverei unter folgender Begründung an:

α) Vorschufsprovision. „Das Gericht erster Instanz hatte angenommen, dafs, da nach § 706 unter No. 7 des Handelsgesetzbuches nur wirklich aufgewendete und notwendigerweise aufzuwendende Kosten in Havariegrosse zu vergüten seien, hierzu eine Kommission, welche der Reeder sich für die Einlösung eines dem die Havariegelder vorstreckenden Dritten gegebenen Wechsels berechne, nicht gehöre, eine solche Kommission sich vielmehr nicht als eine notwendige Auslage, sondern als ein Extraverdienst des Reeders darstelle, mit welchem die Ladungsinteressenten nicht belastet werden dürften. Diese Ansicht ist jedoch nicht zu billigen. Denn nach der angeführten Bestimmung des Handelsgesetzbuches gehören zur grofsen Haverei auch alle durch die Beschaffung der zur Deckung derselben während der Reise erforderlichen Gelder verursachten Verluste und Kosten. Es kann nun aber rechtlich keinen Unterschied machen, ob der Reeder solche Kosten einem Dritten, von welchem er das Geld vorschiefsen läfst, wirklich bezahlt hat, oder ob er das Geld selbst vorschiefst und sich die Kommission berechnet, welche sonst dem Dritten zu zahlen gewesen wäre. Denn der Reeder, welcher die zur Deckung der Kosten einer grofsen Haverei erforderlichen Gelder selbst vorschiefst, indem er für den Betrag derselben zu Gunsten des ursprünglichen Darleihers auf sich trassieren läfst, leistet hierdurch im gemeinschaftlichen Interesse von Schiff und Ladung einen Dienst, zu welchem ihm eine Verpflichtung den Ladungsinteressenten gegenüber nicht obliegt und durch welchen daher der Gemeinschaft diejenigen Kosten erspart werden, die anderenfalls durch Akkreditierung bei einer Bank entstanden sein würden. Da nun aber nach § 354 des Handelsgesetzbuchs alle von Kaufleuten innerhalb ihres Gewerbebetriebes geleisteten Dienste an sich entgeltlich sind, so stellt sich die von dem Reeder berechnete Kommission lediglich als ein Bestandteil der üblichen und notwendigen Anschaffungskosten der Havereigelder dar und erfordert es eine rationelle Behandlung der Sache, die Bestimmung des § 706 sub 7 des Handelsgesetzbuchs dahin zu verstehen, dafs auch der Reeder, wenn er das Geld selbst hergibt, befugt ist, sich die übliche Kommission hierfür in Havariegrosse vergüten zu lassen. Dafs auch schon frühere Kommissionen eines Dritten auf den Havereigeldern hafteten und der Reeder seinerseits nicht schon ursprünglich den Vorschufs geleistet hatte, steht dem nicht entgegen."

β) Versicherungsprämie. „Es ist bemängelt, dafs die Reederei für die Versicherungsprämie keinen Ersatz verlangen könne, weil sie den Vorschufs nicht bei einer dritten Person versichert und daher auch keine

Assekuranzprämie gezahlt habe. Das Berufungsgericht ist der Meinung, dafs es sich mit diesem Posten anders verhalte, als mit der Kommission, weil hier ein Gegenwert von der Reederei nicht geleistet sei, und nur die Vergütung einer wirklich gezahlten oder durch Abschlufs einer Versicherung schuldig gewordenen Prämie verlangt werden könne. Dies erscheint aber als unzutreffend und inkonsequent. Denn rechtlich unterscheidet sich dieser Posten von der dem Reeder zugesprochenen Kommission gar nicht. Es handelt sich hier wie dort um eine von der Reederei der Gesamtheit der Havereiinteressenten ersparte Auslage behufs Anschaffung der Havereigelder, und der von dem Berufungsgerichte vermifste Gegenwert, welchen die Reederei geleistet habe, bestand darin, dafs diese die Gefahr für die Havereiinteressenten ihrerseits für alleinige eigene Rechnung übernahm und damit der Gemeinschaft denselben Dienst leistete, wie durch die Versicherungsnahme bei einem Dritten. Eine Unentgeltlichkeit dieser Dienstleistung ist nach § 354 H. G. B. auch hier nicht anzunehmen. Dafs aber die Reederei tatsächlich die Gefahr des Verlustes der Havariegelder gelaufen hat, ergibt sich aus dem Umstande, dafs der Wechsel über den Betrag derselben mit ihrer Zustimmung auf sie gezogen war, so dafs sie zur Acceptation und Einlösung dieses auch im Falle des Unterganges von Schiff und Ladung verpflichtet gewesen sein würde."

2. Die Verbodmung, sei es des Schiffes oder der Fracht allein, sei es des Schiffes und der Fracht, sei es des Schiffes, der Fracht und der Ladung.

   In diesen Fällen gehört die vereinbarte Bodmereiprämie zur grofsen Haverei, nicht aber die Prämie für die seitens des Bodmereigebers genommene Versicherung des Bodmereidarlehens, da die Bodmereiprämie das in der Gewährung des Bodmereidarlehens liegende Risiko bereits mitberücksichtigt. Würde sowohl die Bodmerei- wie die Versicherungsprämie in der Havariegrosse-Rechnung erscheinen, so würde dasselbe Risiko seitens der Havereigemeinschaft zweimal vergütet werden.

3. Der Verkauf von Schiffszubehör, Schiffsvorräten oder Ladungsteilen.

   In diesen Fällen gehört der den Eigentümern der verkauften Gegenstände infolge des Verkaufs entstehende Verlust zur grofsen Haverei. Der Verlust ist die Differenz zwischen dem vollen Wert der geopferten Güter (vergl. § 711 H. G. B.) und dem erzielten Erlöse. Sollten ausnahmsweise die Güter mit Gewinn verkauft werden, so kommt dieser ebenso wie der Verlust der Gemeinschaft zu gute (vergl. die Bemerkungen zum § 711 unter No. 5).

II. Voraussetzungen der Anerkennung als grofse Haverei.

a) Die Kosten müssen bei Beschaffung der während der Reise aufzuwendenden Havereigelder entstehen. Aufwendungen, welche erst nach Beendigung der Reise erforderlich werden, z. B. um im Bestimmungshafen den Bodmereigläubiger zu bezahlen, fallen nicht unter die Bestimmung des § 706 No. 7.

b) Die Kosten müssen ausschliefslich ihren Grund in grofser Haverei haben. Ist die Anschaffung von Geldern aufser für die grofse Haverei auch zu den Zwecken einer besonderen Haverei erforderlich, so müssen die gesamten Kosten verhältnismäfsig auf grofse und besondere Haverei verteilt werden.

B. Kosten der Auseinandersetzung unter den Beteiligten.

Hierzu gehören folgende Gruppen von Aufwendungen:

I. Kosten für die Ermittelung der Havariegrosse-Schäden;
II. „ „ „ Aufmachung der Dispache;
III. „ „ „ Regulierung der grofsen Haverei.

I. Kosten für die Ermittelung der Havariegrosse-Schäden.

1. Kosten für die Ablegung der Verklarung. Zur Sicherung des Beweises ist über jeden Havariegrosse-Schaden sobald als möglich von dem Schiffer und der Mannschaft vor der zuständigen Behörde eine eidlich bekräftigte Darlegung über die Entstehung und den Verlauf des Unfalls zu geben. Das Verfahren bei dieser sogenannten Verklarung ist in den §§ 522 bis 525 des Deutschen Handelsgesetzbuches geregelt.[1]) Die zuständige

[1]) Die §§ 522 bis 525 des Handelsgesetzbuchs lauten folgendermafsen:

§ 522. Der Schiffer hat über alle Unfälle, die sich während der Reise ereignen, sie mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothafen oder einen sonstigen Nachteil zur Folge haben, mit Zuziehung aller Personen der Schiffsbesatzung oder einer genügenden Anzahl von ihnen eine Verklarung abzulegen. Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken und zwar: im Bestimmungshafen oder bei mehreren Bestimmungshäfen in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfalle zuerst erreicht; im Nothafen, sofern in diesem repariert oder gelöscht wird; am ersten geeigneten Orte, wenn die Reise endet, ohne dafs der Bestimmungshafen erreicht wird. Ist der Schiffer gestorben oder aufser stande, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, so ist hierzu der im Range nächste Schiffsoffizier berechtigt und verpflichtet.

§ 523. Die Verklarung mufs einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Erzählung der erlittenen Unfälle unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel, enthalten.

§ 524. Im Gebiete dieses Gesetzbuchs mufs die Verklarung, unter Vorlegung des Tagebuchs und eines Verzeichnisses aller Personen der Schiffsbesatzung, bei dem zuständigen Gericht angemeldet werden. Das Gericht hat nach Eingang der Anmeldung sobald als tunlich die Verklarung aufzunehmen. Der dazu anberaumte Termin wird in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht, sofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten. Die Interessenten von Schiff und Ladung sowie die etwa sonst bei dem Unfalle Beteiligten sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Ablegung der Verklarung beizuwohnen. Die Verklarung geschieht auf der Grundlage des Tagebuchs. Kann das geführte Tagebuch nicht beigebracht werden oder ist ein Tagebuch nicht geführt (§ 521), so ist der Grund hiervon anzugeben.

§ 525. Der Richter ist befugt, aufser den gestellten noch andere Personen der Schiffsbesatzung, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen. Er kann zum Zwecke besserer Aufklärung dem Schiffer sowie jeder anderen Person der Schiffsbesatzung geeignete Fragen zur Beantwortung vorlegen. Der Schiffer und die zugezogenen übrigen Personen der Schiffsbesatzung haben ihre Aussagen zu beschwören. Die über die Verklarung aufgenommene Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Beteiligten auf Verlangen eine beglaubigte Abschrift zu erteilen.

Behörde für die Aufnahme von Verklarungen ist in Deutschland das Amtsgericht des Bestimmungshafens bezw. des Nothafens oder desjenigen Ortes, wo die Reise endet. Hinsichtlich der Verklarungen im Auslande ist das Recht des Ortes mafsgebend, wo die Verklarung abgelegt wird.

Die durch die Verklarung entstehenden Kosten und Gebühren sind als grofse Haverei zu vergüten. Hierzu gehören auch die Kosten des Journalauszuges, weil ohne Beibringung eines solches Auszuges, den der Kapitän selbst in den seltensten Fällen anfertigen kann, keine Verklarung aufgenommen wird (Erkenntnis des Hamburger Landgerichts vom 20. Juli 1883; H. G. Ztg. 1883 S. 256). Dagegen sind die für eine zweite Ausfertigung der Verklarung aufzuwendenden Kosten nur dann grofse Haverei, wenn das Duplikat für die Auseinandersetzung zwischen dem Reeder und den Ladungsinteressenten erforderlich ist und dies durch Behauptung bestimmter dafür mafsgebender Umstände begründet wird. Die allgemeine Behauptung, dafs das Duplikat zur Erleichterung der Geschäftsführung notwendig sei, reicht dafür nicht aus, wie in dem Erkenntnis des Hamburger Landgerichts vom 23. Februar 1880 (H. G. Ztg. 1880 S. 75) ausdrücklich festgestellt worden ist. In dem fraglichen Falle war das Duplikat der Verklarung hauptsächlich mit Rücksicht auf die seeamtliche Verhandlung ausgefertigt worden. Die dadurch entstandenen Kosten wurden in der Havariegrosse-Dispache gestrichen.

2. Kosten für die Abschätzung des entstandenen Schadens. Die durch die Abschätzung der Havariegrosse-Schäden seitens Sachverständiger (vergleiche §§ 709, 711 H. G. B.) entstehenden Kosten gehören gleichfalls zur grofsen Haverei; ebenso die durch die Abschätzung veranlafsten weiteren Aufwendungen, z. B. Reise- und Depeschenkosten infolge der Entsendung von Sachverständigen nach dem Havarieorte. Erfolgt jedoch die Aufwendung solcher Kosten lediglich im Interesse des Reeders, so sind sie von diesem allein zu tragen, wie durch Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 10. Oktober 1881 (H. G. Ztg. 1881 S. 223) in folgendem Falle entschieden worden ist:

Der Kapitän hatte sich nicht getraut, selbständig über die zu ergreifenden Havariegrosse-Mafsregeln zu entscheiden, sondern hatte seinen Reeder um Verhaltungsbefehle telegraphisch angegangen. Dieser sandte einen Bevollmächtigten nach der Unglücksstelle. Die entstandenen Depesche- und Reisekosten wurden vom Gericht unter folgender Begründung als nicht zur Havariegrosse gehörig erklärt:

„Das Verhalten des Kapitäns mag in seinem Verhältnis zur Reederei ein durchaus zu billigendes sein, in seiner Stellung zu den Ladungsinteressenten aber wird dadurch nichts geändert. Diese hatten von ihm, als dem Schiffer, berechtigterweise zu erwarten, dafs er diejenigen Entschliefsungen selbst zu fassen im stande sein würde, welche die Umstände geboten. Hätte eine telegraphische Anfrage zugleich den Zweck gehabt, die Ansichten der Ladungsinteressenten über das von

ihm zu beobachtende Verhalten kennen zu lernen, so läge die Sache anders. Im fraglichen Falle ist aber die Entsendung des betreffenden Sachverständigen lediglich im Interesse der Reederei geschehen, welche dem Kapitän die an und für sich von ihm allein zu treffende Entschliefsung nicht überlassen wollte."

Ist zwecks Untersuchung des Schiffsbodens das Legen des Schiffes in ein Trockendock notwendig, so sind auch die dadurch entstehenden Kosten in grofser Haverei zu ersetzen. Dies gilt jedoch, wie sich aus den nachfolgenden Ausführungen des hanseatischen Oberlandesgerichts in einem Erkenntnis vom 5. Oktober 1900 (H. G. Ztg. 1900 S. 282) ergibt, nur dann, wenn eine Beschädigung des Schiffes wenigstens als wahrscheinlich anzunehmen ist:

„Wenn es auch richtig sein mag, dafs schon die Ungewifsheit, ob ein Schiff Schaden gelitten hat, für den Reeder nachteilige Folgen haben kann, und daher eine Beseitigung dieser Ungewifsheit für ihn von Erheblichkeit ist, so würde man, sofern diese Ungewifsheit infolge eines, eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung in sich schliefsenden Ereignisses entstanden wäre, doch höchstens dann zu einer Berechnung der behufs Beseitigung der Ungewifsheit aufgewendeten Kosten in Havariegrosse kommen können, wenn es sich nicht blofs um eine vage Vermutung handelte, dafs Schäden entstanden sein könnten, sondern auf Grund bestimmter Tatsachen eine gewisse Wahrscheinlichkeit für das Vorhandensein von Schäden gegeben wäre. Dieser Fall liegt hier aber zweifellos nicht vor. Das Schiff hatte bei Brunswick einige Stunden auf Grund gesessen und zum Zwecke des Wiederabkommens die Maschine forciert vorwärts und rückwärts arbeiten lassen. Das sind aber keine Ereignisse, die das Entstehen von Beschädigungen wahrscheinlich machen, zumal bei einem ganz neuen Schiffe. Nun kommt aber hinzu, dafs auf der ganzen Reise von Brunswick nach Bremerhaven, auf der das Schiff wiederholt schweres Wetter zu bestehen gehabt hatte, nicht das geringste von Beschädigungen, namentlich auch nicht an der Maschine, bemerkt worden war, und dafs ferner die Besichtiger bei der im Hafen vorgenommenen Untersuchung des Schiffes nichts vorgefunden hatten, was auf das Vorhandensein von Beschädigungen hindeutete."

Die Abschätzungskosten gehören nach dem auf Seite 97 bereits erwähnten Grundsatze stets nur insoweit zur grofsen Haverei, als sie ausschliefslich Havariegrosse-Schäden betreffen. Werden die Kosten (wie sehr häufig) gleichfalls auch zur Abschätzung einer besonderen Haverei aufgewendet, so sind die Kosten, welche hierfür allein hätten verausgabt werden müssen, von der grofsen Haverei in Abzug zu bringen.

3. Anwalts- und Gerichtskosten, soweit sie sich auf die Festsetzung der in grofser Haverei zu verrechnenden Schäden, insbesondere auf eine Herabsetzung der geforderten Kostenbeträge beziehen. So sind z. B. durch Urteil des Hamburger Landgerichts vom 28. Februar 1880 (H. G. Ztg. 1880

S. 75) Anwaltskosten, welche behufs Ermäfsigung des Bugsierlohnes aufgewendet wurden, als zur grofsen Haverei gehörig anerkannt worden. In demselben Urteile ist aber auch ausgesprochen, dafs Kosten, welche lediglich im Sonderinteresse des Reeders oder des Schiffers verausgabt werden, wie z. B. die Kosten der Vertretung des Schiffers durch einen Anwalt vor dem Seeamt, niemals in grofse Haverei gebracht werden dürfen.

II. Kosten für die Aufmachung der Dispache.

1. Gebühren für die Feststellung der beitragspflichtigen Werte. Die durch Abschätzung von Schiff und Ladung zwecks Feststellung der Beitragspflicht entstehenden Kosten sind ebenso wie die Kosten der Abschätzung des Havariegrosse-Schadens in grofser Haverei zu vergüten. Eine eingehende kostspielige Untersuchung ist hier jedoch nur dann vorzunehmen, wenn unter den Beteiligten Meinungsverschiedenheiten über den Wert bestehen. Insbesondere können die Kosten des Dockens behufs Taxation eines Schiffes nur dann in grofse Haverei gebracht werden, wenn die Beteiligten die genaue Feststellung des Wertes und zu diesem Zwecke das Docken des Schiffes verlangen (Erk. des hans. O. L. G. vom 5. Oktober 1900; H. G. Ztg. 1900 S. 282).

2. Dispachegebühren. Reichsgesetzliche Vorschriften für die Gebühren der Dispacheure bestehen nicht. Das Reichs-Gerichtskostengesetz vom 20. Mai 1898 und die Reichs-Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige von demselben Datum gelten nach § 1 dieser Gesetze nur für solche Rechtssachen, auf welche die Zivilprozefsordnung, die Strafprozefsordnung oder die Konkursordnung Anwendung findet, während das Dispacheverfahren zu den Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit (Gesetz vom 17/20. Mai 1898) gehört.

   Eine amtliche Gebührenordnung besteht zurzeit nur in Hamburg, und zwar laut Bekanntmachung vom 18. Februar 1887. Dieselbe enthält folgende Sätze:

   2 ‰ der beitragspflichtigen Werte bei einem Gesamtbeitragswert bis zu 300 000 Mk. und

   1 ‰ der beitragspflichtigen Werte von dem Betrage über 300 000 Mk.

   Der Maximalgebührensatz ist auf 5 v. H. des Schadens festgesetzt, während der Minimalsatz 30 Mk. beträgt.

   An anderen Plätzen bestehen zwar meist auch Gebührenordnungen, die aber einseitig von den Dispacheuren selbst aufgestellt worden sind. Die für die Beurteilung dieser privaten Gebührenordnungen mafsgebenden Grundsätze sind in dem nachfolgenden Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 24. September 1894 (H. G. Ztg. 1894 S. 254 ff.) enthalten:

   In einer das Schiff „Aislaley“ betreffenden Havariegrosse-Dispache waren 1030 Mk. Dispachegebühren in Ansatz gebracht. Diese Gebühr entsprach einem Tarif, welcher im Jahre 1875 von dem Bremer Dis-

pacheur Hach ausgearbeitet und seitdem von den Bremer Dispacheuren ihrer Gebührenberechnung zu Grunde gelegt worden ist. Die Havariegrosse-Beteiligten waren der Meinung, dafs jener Tarif im vorliegenden Falle zu einem unangemessenen Ergebnis führe, weil die auf die Dispachierung verwendete Arbeit und die Höhe des in Havariegrosse vergüteten Betrages (8267,17 Mk. ausschl. der Dispachekosten) eine so hohe Gebühr nicht rechtfertige. Sie glaubten, dafs ein Maximum von 5 v. H. des in Havariegrosse vergüteten Betrages angemessen sei, und beriefen sich hierfür namentlich darauf, dafs sich seit 1875 die Verhältnisse völlig geändert hätten, indem infolge der Ausdehnung des Dampfschiffahrtsverkehrs und der Verladung grofser wertvoller Ladungen mit einem Dampfschiff die beitragenden Werte enorm gestiegen seien, sowie ferner darauf, dafs auch in Hamburg ein Maximalbetrag von 5 v. H. des entstandenen Schadens vorgeschrieben sei. Der Antrag auf Herabsetzung der Gebühren wurde jedoch vom Gericht unter folgender Begründung abgelehnt:

„Bei Prüfung der Frage ist zunächst von einer Vergleichung der bremischen Gebührensätze mit den in Hamburg geltenden deshalb abzusehen, weil in Hamburg der Dispacheur (aufser einer nur 3 v. H. betragenden Tantième) ein festes Gehalt vom Staat bezieht, die Gebühren für die Aufmachung von Dispachen aber (abzüglich jener Tantième) in die Staatskasse fliefsen, während in Bremen die Gebühren von den Dispacheuren für eigene Rechnung bezogen werden. Es leuchtet ein, dafs der Staat bei der Tarifierung der Gebühren ganz andere Rücksichten zu befolgen hat als die Privaten. Für ihn sind allgemeine Interessen mafsgebend, für die Privaten kommt es lediglich auf die Angemessenheit der Gebührensätze im Verhältnis zu der geleisteten Arbeit an.

Fragt es sich demnach weiter, ob diese Angemessenheit im vorliegenden Falle mit Recht von den Havariegrosse-Beteiligten beanstandet wird, so darf die Entscheidung dieser Frage auch nicht davon abhängig gemacht werden, ob gerade die Anfertigung der vorliegenden Dispache eine so mühevolle Arbeit gewesen sei, dafs dadurch der Ansatz von 1030 Mk. gerechtfertigt werde. Denn, wie auf anderen analogen Gebieten des Handelsverkehrs, so z. B. bei der Berechnung von Kommissionen für Besorgung von Schiffs- und Havarieangelegenheiten, ist es auch bei der Berechnung der Gebühren für Aufmachung von Dispachen eine notwendige Folge des geschäftlichen Verkehrs, dafs sich bestimmte Sätze herausbilden, welche ohne Rücksicht darauf, ob im Einzelfalle ausnahmsweise ihre Angemessenheit mit Recht in Frage gestellt werden könnte, deshalb allgemeine Anerkennung finden, weil sie im Durchschnitt ein angemessenes Ergebnis liefern und deshalb auch in jedem Einzelfalle zur Anwendung zu bringen sind. Ein solcher allgemeiner Tarif kann bei Dispachegebühren kaum eine andere Grundlage haben, als den Umfang der Schäden, welche zu be-

rechnen sind (bei Havariegrosse-Verteilungen unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Höhe der beitragenden Werte), wobei dann durch eine angemessene Abstufung der anzuwendenden Prozentsätze, sowie durch die Feststellung eines Minimalsatzes und eines von der Höhe des Schadens abhängigen Maximalsatzes der Überschreitung einer angemessenen Grenze nach unten und oben vorgebeugt wird. Diese Grundlage hat auch der hier zur Anwendung gebrachte Tarif, ebenso wie bei Havariegrosse-Dispachen der laut Bekanntmachung vom 18. Februar 1887 in Hamburg geltende. Die Angemessenheit der Prozentsätze bezw. ihrer Abstufung, sowie des Minimums und Maximums läfst sich nun nicht nach bestimmten Normen beurteilen. Es ist dabei zu berücksichtigen, dafs die Arbeit des Dispacheurs eine schwierige und verantwortliche ist, welche grofse Kenntnisse, Erfahrung und scharfen Verstand erfordert. Wie überhaupt im Verkehr, wo nicht durch Gesetze eine feste Norm gegeben ist, der Wert von Leistungen der hier in Frage stehenden Art durch das allgemeine Gesetz des Angebots und der Nachfrage bestimmt wird, so ist auch bei der Frage, ob der hier angewendete Tarif ein angemessener sei, wesentlich entscheidend, ob derselbe im stande ist, gegen die Konkurrenz sich zu behaupten. In dieser Beziehung aber ist die Tatsache von entscheidender Bedeutung, dafs der Tarif unbestrittenermafsen seit dem Jahre 1875 zur Anwendung gebracht worden ist. Unter solchen Umständen kann den Havariegrosse-Beteiligten das Recht einer Bestreitung der in Ansatz gebrachten Gebühren nicht zuerkannt werden. Insbesondere kann ihnen auch darin nicht beigetreten werden, dafs der Tarif, wenn er auch früher angemessen gewesen sein möchte, deshalb jetzt, wenigstens in Bezug auf die Maximalgrenze, herabgesetzt werden müsse, weil die beitragenden Werte so erheblich gestiegen seien. Denn einesteils vermehrt sich mit den beitragenden Werten auch die Tätigkeit und Verantwortlichkeit des Dispacheurs und andernteils berücksichtigt der Tarif von 1875 auch schon die höchsten Werte, indem er den Prozentsatz bei 400 000 Mk. übersteigenden Werten auf 1/2 pro Mille ermäfsigt."

3. Auslagen des Dispacheurs. Neben den Dispachegebühren können die dem Dispacheur im Interesse der Havariegrosse-Gemeinschaft entstandenen Auslagen in der Dispache verrechnet werden. Als solche kommen namentlich in Betracht:

   a) Reise- und Unterhaltskosten. Ist der Dispacheur genötigt, zwecks Aufstellung der Havereirechnung seinen Wohnsitz zu verlassen, so sind ihm die nach billigem Ermessen in dem einzelnen Falle erforderlichen und wirklich aufgewendeten Kosten zu ersetzen.

   b) Porto-, Telephon- und Depeschenkosten, soweit sie für die Regelung der grofsen Haverei erforderlich geworden sind.

   c) Schreibgebühren für Abschriften und Vervielfältigungen der Dis-

pache. Dieselben sind nach Analogie des Reichs-Gerichtskostengesetzes (§ 80) zu tarifieren, welches 0,10 Mk. für jede Seite festsetzt, die mindestens 20 Zeilen von durchschnittlich 12 Silben enthält.

4. Dagegen gehören nicht zur grofsen Haverei die durch eine gerichtliche Verhandlung über die Bestätigung der Dispache entstehenden Kosten.

Hierzu heifst es auf Seite 25 der Begründung zu dem preufsischen Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899 folgendermafsen:

„In der Literatur ist bisher angenommen worden, dafs die Kosten, die durch das gerichtliche Verfahren zur Bestätigung der Dispache entstehen, zu den »Kosten der Aufmachung« oder »der Aufstellung der Dispache« gehören und für ihre Verteilung demnach unmittelbar die reichsgesetzlichen Vorschriften über den Havereischaden mafsgebend sind (H. G. B. § 706 a. E.). Ob diese Ansicht nach den in Preufsen bisher für das Bestätigungsverfahren geltenden Vorschriften für zutreffend zu erachten ist, mag dahingestellt bleiben. Da nach den Vorschriften des Reichsgesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit das Bestätigungsverfahren nicht mehr wie bisher obligatorisch ist, auch nicht zwischen allen Beteiligten stattfindet, vielmehr lediglich bezweckt, Streitpunkte, die sich zwischen einzelnen der Beteiligten ergeben, zu erledigen oder gegen säumige Zahler eine Zwangsvollstreckung zu ermöglichen, so können die Kosten des Bestätigungsverfahrens künftig jedenfalls nicht mehr zu den Kosten der Aufmachung der Dispache gerechnet werden."

Über die Tragung dieser Kosten vergleiche die Ausführungen zum § 155 des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit sub 3 im letzten Teile dieses Bandes.

III. Kosten für die Regulierung der grofsen Haverei.

Dem Schiffer, welcher das Havariegrosse-Verfahren zu veranlassen und gewöhnlich auch die Einziehung der Beiträge von den Ladungsbeteiligten zu besorgen hat, entsteht durch diese Tätigkeit ein erheblicher Zeitverlust, für den Ersatz zu leisten ist. Vielfach kann auch der Schiffer selbst die Beendigung des Havariegrosse-Verfahrens nicht abwarten, da er, um nicht ungleich höhere Interessen zu schädigen, mit seinem Schiff weiter fahren mufs. In diesem Falle überträgt er die Weiterverfolgung der grofsen Haverei: die Vorbereitung der Dispache, Feststellung der Schäden, Verhandlungen mit den Havariegrosse-Beteiligten, die Einziehung der Havereibeiträge etc., einem Bevollmächtigten (dem sogen. Havariekommissar), dem natürlich ein seiner Tätigkeit entsprechendes Honorar zu zahlen ist.

Der für die Regulierung der grofsen Haverei zu liquidierende Betrag ist in jedem einzelnen Falle nach den konkreten Verhältnissen, eventl. durch

richterliche Schätzung, festzustellen. So ist in dem nachfolgenden Erkenntnis des Hamburger Landgerichts vom 23. Februar 1880 (Hans. G. Ztg. 1880 S. 76) entschieden worden:

> Ein als Havarieagent fungierender Schiffsmakler hatte sich für seine Bemühungen eine Remuneration von 2 v. H. der Werte von Schiff, Fracht und Ladung berechnet unter Berufung darauf, dafs dieser Prozentsatz von Havarieagenten usancemäfsig liquidiert werde. Das Gericht erklärte jedoch diese Berechnung für übertrieben hoch und liefs nur einen wesentlich niedrigeren Betrag (1800 Mk. statt 4600 Mk.) in grofser Haverei zu.

7. Im § 706 nicht erwähnte Fälle grofser Haverei.

Wie schon in der Einleitung zum § 706 (oben S. 60) hervorgehoben, ist die Aufzählung der Havariegrosse-Fälle in den einzelnen Nummern des § 706 keineswegs erschöpfend. Es kann deshalb auch bei Tatbeständen, welche dort nicht erwähnt sind, grofse Haverei vorliegen, sofern nur den allgemeinen Voraussetzungen derselben gemäfs §§ 700, 702 und 703 des Handelsgesetzbuchs genügt ist.

Die praktisch wichtigsten der hierher gehörigen Fälle sollen im folgenden kurz erläutert werden:

I. Löschung eines an Bord des Schiffes entstandenen Feuers.

A. Wenn an Bord eines Schiffes Feuer ausgebrochen ist und dieses, was in der Regel anzunehmen sein wird, Schiff und Ladung gefährdet, so begründen die aufgewendeten Rettungsmafsregeln ohne Zweifel grofse Haverei. Als Rettungsmafsregeln kommen namentlich in Betracht:

1. Das Versenken des Schiffes mit der Ladung (Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 28. März 1879; R. O. H. G. XXV, No. 23).
2. Das Ablöschen des Feuers an Bord.
3. Das Überbordwerfen brennender Ladungs- oder Schiffsteile.

(zu 2. und 3.: Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. Februar 1896; Bolze, Praxis des Reichsgerichts XXII, No. 421.)

B. In diesen Fällen sind nach der Theorie des Reichs-Oberhandelsgerichts, welcher sich das Reichsgericht angeschlossen hat, in grofser Haverei zu vergüten:

1. Die durch die Rettungsmafsregel entstehenden Kosten.
2. Der den noch nicht vom Feuer ergriffenen Gütern oder Schiffsteilen zugefügte Wasserschaden. Dies ist auch in den ausländischen Rechten ausnahmslos anerkannt.
3. Der den vom Feuer bereits ergriffenen Gütern oder Schiffsteilen zugefügte Wasserschaden. Dies widerspricht den Rechten Englands (Lowndes, S. 71/72), Nordamerikas (Gourlie, S. 157, 482), Frankreichs sowie den York-Antwerp-Regeln (III), welche das Löschen bereits brennender Gegenstände nicht als Opfer, sondern als Rettungs-

maſsregel betrachten und demgemäſs den Schaden, welcher den brennenden Gegenständen durch das Löschen entstanden ist, nicht vergüten.

Der deutsche Standpunkt wird in dem oben sub A 1 erwähnten Reichs-Oberhandelsgerichts-Urteil (R. O. H. G. XXV, S. 101) wie folgt begründet:

„Die Annahme, welche in England dazu geführt hat, den durch Löschwasser bewirkten Schaden an (angebrannten und nicht angebrannten) Ladungsteilen als Partikulärhavarie zu behandeln — dahin gehend, daſs man bezüglich solcher Gegenstände, welche als schon verloren oder doch als zweifellos dem Untergange verfallen anzusehen gewesen seien, keine Vergütung in Havariegrosse zu gewähren habe — ist unhaltbar und würde, allgemein durchgeführt, zur Vernichtung des Havariegrosse-Prinzips führen. Alles dasjenige, was in dem Zeitpunkte, wenn zur Havariegrosse-Handlung geschritten wird, an Gegenständen des Schiffes und der Ladung vorhanden ist, muſs, soweit es durch jene Handlung aufgeopfert oder beschädigt wird, bei der Havariegrosse-Regulierung berücksichtigt werden (selbstverständlich — wie auch im § 713 H. G. B. vorgesehen worden ist — nach dem Werte, den es zur Zeit der Havariegrosse-Handlung hatte, also unter Berücksichtigung eines etwa schon vorher eingetretenen Partikulärschadens). Ob das Aufgeopferte und im Wert Verminderte ohne die zur Anwendung gebrachte Rettungsmaſsregel mit dem übrigen Teil der Gesamtheit des Gefährdeten untergegangen sein würde, ist ganz unerheblich. Überdies schlieſst die Möglichkeit, durch Aufopferung einzelner Teile der Gesamtheit auch die zunächst und besonders bedrohten Teile derselben zu retten, die Gewiſsheit des im anderen Falle anzunehmenden Unterganges der letzteren aus, und es liegt im Wesen der Havariegrosse, daſs selbst das Aufgeopferte, obschon es ohne die Rettungsmaſsregel als untergegangen und wertlos anzusehen sein würde, als Mittel der Rettung der übrigen Teile der Gesamtheit Wert behält."

Hiernach wird also der Wert der Güter — im angebrannten Zustande bei Eintritt der Rettungstätigkeit — in grofser Haverei ersetzt. Dieser Standpunkt führt aber in der Praxis zu Unzuträglichkeiten, namentlich in folgenden Beziehungen:

a) Es erscheint unbillig, den infolge Löschens noch teilweise erhaltenen Gütern ein Recht auf Ersatz in grofser Haverei zu geben, während den nicht gelöschten und infolgedessen durch das Feuer vollständig vernichteten Gütern kein Ersatzanspruch zusteht (vergl. unten C, S. 120). Hier ist doch das Löschen kein Verlust, sondern ein Vorteil.

b) Es ist sehr schwierig, ja vielfach überhaupt unmöglich, den Wert der angebrannten Güter, den sie vor ihrer Beschädigung durch Wasser gehabt haben, nachträglich zu bestimmen.

C. Stets besondere Haverei ist der Feuerschaden, der die völlig vernichteten oder die teilweise geretteten Gegenstände betroffen hat. Denn hier kann von einem vorsätzlich gebrachten Opfer zur Errettung von Schiff und Ladung, das allein grofse Haverei begründet, naturgemäfs nicht die Rede sein.

II. Annahme von Schleppdampfern.

A. Als Ursachen des Abschleppens eines Schiffes kommen namentlich in Betracht:

1. Die Manövrierunfähigkeit des Schiffes (z. B. bei Segelschiffen, wenn die Bemastung oder das Ruder verloren ist; bei Dampfschiffen, wenn die Schraube oder die Maschine unbrauchbar geworden ist).
2. Äufsere Hindernisse, insbesondere Eisgang oder Festsitzen des Schiffes.
3. Interessen der Reisebeschleunigung, z. B. bei Segelschiffen, um ungünstigen Windverhältnissen (Windstille oder widrigen Winden) zu entgehen.
4. Gewöhnliche Schiffahrtsverhältnisse, namentlich Einschleppen in Flufsmündungen, in Häfen etc., regelmäfsige Schleppkosten (z. B. Eistaxe im Winter).

Die beiden letzten Eventualitäten können als Havereiakte überhaupt nicht in Frage kommen. Dagegen begründen die beiden ersten Fälle grofse Haverei, vorausgesetzt, dafs den Erfordernissen der §§ 700, 702 und 703 des Handelsgesetzbuches genügt ist. Hierbei ist namentlich zu beachten, dafs nicht — wie im Falle des § 706 No. 4 — eine drohende Gefahr genügt, dafs es vielmehr hier stets einer bereits gegenwärtigen Gefahr bedarf.[1])

Zu den durch das Abschleppen entstehenden Opfern gehören aufser dem Schlepplohn auch die infolge des Schleppens notwendig werdenden Lotsenkosten etc.

B. Beispiele.

1. In folgendem Falle ist durch Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. März 1888 (H. G. Ztg. 1888 S. 199 ff.) Havariegrosse für vorliegend erklärt worden:

   Das Schiff „Anni“ lief im Winter, von See kommend, die Reede von Cuxhaven an und konnte dort, Eisgangs halber, weder in den Hafen gelangen, um seines Tiefgangs wegen zu leichtern, noch elbaufwärts fahren. Nachdem das Schiff drei Tage auf der Reede gelegen und die Eisverhältnisse sich immer ungünstiger gestaltet hatten, auch bereits mehrere Planken durch Eis beschädigt waren, entschlofs

[1]) Die französische Rechtsprechung erkennt deshalb trotz vollkommener Hilflosigkeit eines Schiffes Havariegrosse nicht an, wenn bei Annahme des Schleppers die See ruhig und das Wetter klar ist, so dafs der Untergang des Schiffes nicht zu befürchten ist (vergl. Autran, Revue internationale, I S. 594, II S. 142, 298 und S. 542).

sich der Kapitän, zur Errettung von Schiff und Ladung aus der gemeinsamen Gefahr des Unterganges, einen Schlepper anzunehmen, welcher unter Führung eines Lotsen die „Anni“ nach Bremerhaven in Sicherheit brachte. Das Schiff ist nachher von Bremerhaven nach Cuxhaven zurückgeschleppt worden. Es sind nun u. a. in Havariegrosse berechnet worden:

1. Schlepplohn von Cuxhaven nach Bremerhaven und zurück,
2. Lotsgeld während des Schleppens hin und zurück.

Die Vorinstanz, das hanseatische Oberlandesgericht, nahm hier in seinem Urteil vom 17. Dezember 1887 (H. G. Ztg. 1888 S. 21 ff.) unter folgender Begründung einen besonderen, von § 706 No. 4 unabhängigen Havereifall an:

„Um das Einlaufen in den Nothafen zu ermöglichen, mufste der Führer der »Anni« einen Schleppdampfer annehmen, da das Schiff ohne die Hilfe eines solchen weder das Eis in der Elb- und Wesermündung zu überwinden vermochte, noch auch es wagen durfte, die Fahrt auf der dazwischen liegenden eisfreien Strecke übers Meer ohne solchen zurückzulegen, indem es in seinem beschädigten Zustande so rasch als möglich und, ohne durch etwa eintretende widrige Winde gehindert zu werden, den Nothafen zu erreichen suchen mufste. Die Schleppkosten für die Fahrt von Cuxhaven nach Bremerhaven sind daher nicht nur, soweit sie das Einlaufen in den letzten Hafen betreffen, sondern für die ganze Strecke als grofse Haverei zu berechnen. Sie sind ein behufs Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr gebrachtes Opfer, geradeso wie wenn man zu demselben Zwecke auf der Fahrt zum Nothafen Waren über Bord geworfen, Masten gekappt hätte, das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt hätte etc.“

Es wurden daher in Havariegrosse zugelassen: der Schlepplohn von Cuxhaven nach Bremerhaven, die Lotsgelder, soweit dieselben behufs Ein- und Auslaufen von Bremerhaven aufgewendet waren, dagegen nicht der Schlepplohn von Bremerhaven nach Cuxhaven und die Lotsgelder, soweit sie nicht das obenerwähnte Ein- und Auslaufen betrafen.

Das Reichsgericht hiefs die prinzipielle Auffassung des Oberlandesgerichts hinsichtlich eines besonderen Falles grofser Haverei gut, liefs aber auch die Lotsgelder für die Hinreise einschl. des Einlaufens in Bremerhaven in Havariegrosse zu, da es unerfindlich sei, aus welchem Grunde das Berufungsgericht den Ersatz jener Lotsgelder aberkannt habe.

Auch die auf die Rückreise des im Nothafen reparierten Schiffes von Bremerhaven nach dem Punkt, von welchem aus die durch den Havariegrosse-Fall veranlafste Deviation erfolgt war, verwendeten Kosten könnten nach Ansicht des Reichsgerichts unter Umständen zur grofsen Haverei gehören. Im vorliegenden Falle brauche aber auf diesen

Punkt darum nicht näher eingegangen zu werden, weil, während die Notwendigkeit der Aufwendung von Schlepplohn und Lotsgeld für die Hinreise des beschädigten Schiffes nach dem Nothafen dargetan sei, ein gleiches für die Rückreise des reparierten Schiffes aus dem Nothafen nicht geschehen sei.

2. Dagegen ist in folgenden Fällen die Verrechnung von Schlepplohn in grofser Haverei abgelehnt worden:

a) Erkenntnis des Reichsgerichts vom 1. April 1882 (H. G. Ztg. 1882 S. 60 ff.):

Ein Schiff war zur Winterszeit im regelmäfsigen Verlaufe der Reise in die Weser eingelaufen und mufste wegen des damals stattfindenden Eisganges einen aufsergewöhnlich hohen Schlepplohn bezahlen. Das Reichsgericht hielt hier Havariegrosse aus folgenden Gründen nicht für vorliegend:

„Nach §621 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs gehört der Schlepplohn an sich zu den Unkosten der Schiffahrt, welche als solche der Verfrachter allein zu tragen hat, mögen sie gewöhnliche oder ungewöhnliche sein, mag der Schiffer zu den Mafsregeln, welche sie verursacht haben, auf Grund des Frachtvertrages verpflichtet gewesen sein oder nicht. Entschied sich der Schiffer, als er vor der Wesermündung ankam und erfuhr, dafs die Weser mit Treibeis ging, dafür, trotzdem die Weser einzusegeln und sich dadurch in die Lage zu bringen, erforderlichenfalls einen Schleppdampfer anzunehmen, so gehört der Schlepplohn zu den vom Verfrachter zu zahlenden Unkosten. Dies bezieht sich nicht nur auf den zur betreffenden Jahreszeit üblichen Betrag des Schlepplohns (Eistaxe), sondern auch auf den höheren Betrag, welchen er nach dem vom Schiffer mit dem Führer des Schleppdampfers abgeschlossenen Vertrage bezahlen mufste. Denn wenn der Schiffer die Weser einlief, so war es nicht nur wahrscheinlich, dafs Umstände eintreten würden, welche es ratsam erscheinen liefsen, sich zur Fortsetzung der Reise eines Schleppdampfers zu bedienen, sondern es war auch die Möglichkeit gegeben, dafs das Schiff infolge des Eisgangs in eine Lage kommen werde, welche die sofortige Annahme eines Schleppdampfers notwendig machte, und dafs zugleich ein Schlepplohn von aufsergewöhnlicher Höhe gefordert werde. Trat dieser mögliche Fall ein, so war der Schiffer durch den Frachtvertrag verpflichtet, den Schleppdampfer trotz der Höhe der Lohnforderung für Rechnung des Verfrachters alsbald anzunehmen, und es war hierfür gleichgültig, dafs durch diese Mafsregel zugleich Schiff und Ladung gerettet wurden."

b) Erkenntnis des Hamburger Landgerichts vom 14. Mai 1900 (H. G. Ztg. 1900 S. 251). In dem diesem Urteil zu Grunde liegenden,

oben auf S. 77 bis 78 mitgeteilten Falle ist die Anerkennung der Reise zum Nothafen als grofse Haverei unter folgender Begründung abgelehnt worden:

„Davon, dafs die Reise zum Nothafen einen besonderen Fall der grofsen Haverei und das Annehmen des Schleppers nach dem Nothafen ein behufs Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr gebrachtes Opfer darstellte, ist im vorliegenden Falle deshalb keine Rede, weil ein Schiff von der Gröfse der »Bertha« ohne Schlepper auf der Elbe überhaupt nicht manövrierfähig ist und deshalb ohne Rücksicht auf die konkreten Verhältnisse stets eines Schleppers bedurfte."

III. Überanstrengung der Maschine bei Dampfern.

Die übermäfsige Anstrengung der Maschine bei Dampfern ist in vielen Punkten der übermäfsigen Segelsetzung bei Segelschiffen, dem sogenannten Prangen, ähnlich: Beide Mafsregeln können erfolgen, um einer Gefahr zu entkommen, z. B. um das Schiff von einer Küste abzuhalten, um ein gestrandetes Schiff abzubringen oder um der Nehmung durch Feinde oder Seeräuber zu entgehen. Die Wirkung ist in beiden Fällen genau dieselbe.

Dagegen bestehen in folgenden Beziehungen Verschiedenheiten: Die Überanstrengung der Maschine ist nicht vom Winde abhängig und deshalb häufiger anwendbar als das Prangen. Sie ist auch nicht so unkontrollierbar wie das letztere. Die Dampfspannung wird durch Instrumente genau angezeigt, und die höchstzulässige normale Anstrengung der Maschine ist ein für allemal festgelegt. Der Schiffer mufs deshalb dem Maschinisten, ehe dieser die zulässige Maschinenanstrengung überschreitet, stets einen dahingehenden Auftrag erteilen. Infolgedessen kann im einzelnen Falle leicht festgestellt werden, ob die übermäfsige Anstrengung beabsichtigt war oder nur auf einem Versehen beruht.

Die Ähnlichkeit mit dem Tatbestande des Prangens besteht also durchaus nicht in allen Punkten. Es geht deshalb nicht an, die für das Prangen in § 707 No. 3 getroffene Ausnahmebestimmung, dafs dasselbe niemals grofse Haverei begründet, einfach auf die übermäfsige Anstrengung der Maschine auszudehnen. Letztere ist vielmehr grofse Haverei, wenn die allgemeinen Voraussetzungen derselben vorliegen. So ist auch vom deutschen Reichsgericht am 6. Dezember 1884 (H. G. Ztg. 1885, No. 72) in folgendem Falle entschieden worden:

Das Dampfschiff „Celtic Monarch" geriet bei dichtem Nebel an der Mündung des Mississippi auf einer Bank an Grund. Behufs Abbringung liefs der Kapitän die Maschine mit voller Kraft arbeiten; hierbei verstopften sich die Wasserspeiseröhren und auch der Extra-Speisekran mit Sand, so dafs der Dampfkran benutzt werden mufste, um die Kessel zu speisen. Der Stöpsel des Extra-Speisekrans ist bei dem Versuche, den Kran nach Entfernung des Schlammes mit demselben aufzudrehen, gebrochen. Auch hat die Maschine, da die Kompressionsmaschine sich gleichfalls mit Sand

verstopft hatte, sehr schlecht gearbeitet. Obgleich die gröfste Gefahr vorhanden war, dafs die Maschine durch in die Wasserspeisung und die arbeitenden Teile der Maschine dringenden Schlamm und Sand noch mehr Schaden nehmen werde, liefs man dieselbe dennoch weiter mit voller Kraft arbeiten, da man danach streben mufste, das Schiff wieder flott zu bekommen. Auch ist in der Tat die Wasserkammer der Dampfkranmaschine an zwei Stellen geplatzt und auch, wie man später bemerkte, die Bekleidung des Ventils am Fufs der Zirkulierpumpe.

Diese Schäden wurden vom Reichsgericht aus folgenden Gründen als grofse Haverei anerkannt:

„Die Verwendung der Maschine, nachdem die Speiseröhren und das Extra-Speiserohr sich bereits mit Sand verstopft hatten, zum Zwecke des Abbringens des Schiffes, stellt sich als eine aufserordentliche, der Natur der Sache nach als eine die Maschine erheblich schädigende Mafsregel dar, welche von dem Kapitän, bevor er sie ergriff, als solche erkannt worden ist. Das Arbeiten der Maschine eines Dampfschiffes in seichtem Wasser hat allerdings eine gewisse Ähnlichkeit mit dem sogenannten Prangen — der übermäfsigen Anstrengung von Segeln und Masten — auf Segelschiffen. Die Bestimmung des § 707 des Handelsgesetzbuches unter 3, nach welcher die durch das Prangen verursachten Beschädigungen an Schiff und Ladung, selbst wenn geprangt wird, um der Strandung oder Nehmung zu entgehen, nicht als grofse, sondern als besondere Haverei angesehen werden sollen, beruht aber nicht sowohl auf dem Wesen und der rechtlichen Natur der grofsen Haverei, als auf besonderen Zweckmäfsigkeitsgründen, insbesondere auf der dringenden Gefahr eines in Ermangelung dieser Bestimmung zu befürchtenden Mifsbrauches, und der bei den Beratungen des Handelsgesetzbuches über diesen Punkt von einer Seite gegebenen Anregung, die Überanstrengung der Maschine auf Dampfschiffen dem Prangen gleichzustellen, ist durch das Gesetz nicht stattgegeben worden (vergl. Protokolle S. 2658 bis 2661). Aus dem Handelsgesetzbuche ist daher auch nicht etwa durch die Analogie des § 707 zu entnehmen, dafs der durch aufserordentliche Anstrengung der Maschine unter Umständen, welche eine Beschädigung derselben voraussehen lassen, entstandene Schaden niemals in grofser Haverei zu ersetzen sei, wie denn auch die York-Antwerp-Rules lediglich in Betreff des Prangens die Vorschrift des § 707 des Handelsgesetzbuches adoptiert haben."

IV. Verbrauch von Ladung oder Schiffszubehör als Brennmaterial.

A. Sind einem Dampfer infolge einer aufserordentlichen Sachlage auf hoher See die Kohlenvorräte ausgegangen, so kann eine gegenwärtige Gefahr vorliegen, welche ein Havereiopfer erfordert. Dieses kann darin bestehen, dafs der Schiffer Ladungsteile, z. B. Kaffee, Zucker, Tabak und dergl., oder Schiffsteile, z. B. Rundhölzer, Spieren, Raaen, Stengen, Fässer, Bänke etc. als Brennmaterial benutzt.

Dieser Fall wird im Auslande fast durchweg als Havariegrosse anerkannt (vergl. z. B. das Erkenntnis des Handelsgerichts Marseille vom 2. Mai 1888 bei Autran, Revue internationale, IV, S. 78); ebenso in den York-Antwerp-Regeln (IX). In Deutschland ist ein Urteil in dieser Frage noch nicht ergangen, es ist aber zweifellos, dafs auch hier beim Vorhandensein der allgemeinen Voraussetzungen grofse Haverei anzunehmen ist. Hatte jedoch der Dampfer bei seiner Abfahrt nicht ein für alle voraussehbaren Fälle ausreichendes Kohlenquantum an Bord, so liegt Seeuntüchtigkeit des Schiffes vor, für welche der Reeder den Befrachtern gegenüber gemäfs § 559 Abs. 2 H. G. B. haftet, es sei denn, dafs der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war. Im Falle eines dem Reeder oder der Schiffsbesatzung nachzuweisenden Verschuldens findet aufserdem die Bestimmung des § 702 H. G. B. Anwendung (vergl. oben S. 40ff.).

B. Liegt grofse Haverei vor, so ist der Wert der Gegenstände zu ersetzen, welche zwecks Errettung aus der Havariegrosse-Gefahr als Brennmaterial haben verwandt werden müssen. Hiervon kommt aber in Abzug, was in dieser Zeit an Kohlen statt des Ersatzmaterials verbraucht worden wäre. Dieser Betrag fällt dem Reeder allein zur Last. Denn da der Reeder auch in Notfällen verpflichtet ist, die Kosten der Feuerung zu tragen, so ist ihm durch den Havereiakt dasjenige erspart worden, was er für das entsprechende Quantum Kohlen sonst hätte ausgeben müssen. Als Wert der Kohlen ist hierbei — ebenso wie gemäfs Regel IX der York-Antwerp-Regeln — der Marktpreis am letzten Abgangsorte des Schiffes zur Zeit der Abfahrt in Ansatz zu bringen.

8. Fälle besonderer Haverei.

§ 707.

Nicht als grofse Haverei, sondern als besondere Haverei werden angesehen:

1. *die Verluste und Kosten, welche, wenn auch während der Reise, aus der infolge einer besonderen Haverei nötig gewordenen Beschaffung von Geld entstehen;*
2. *die Reklamekosten, auch wenn Schiff und Ladung zusammen und beide mit Erfolg reklamiert werden;*
3. *die durch Prangen verursachte Beschädigung des Schiffes, seines Zubehörs und der Ladung, selbst wenn, um der Strandung oder Nehmung zu entgehen, geprangt worden ist.*

Zweck des Paragraphen.

Der § 707 verfolgt einen ähnlichen Zweck wie der § 706. Er greift einige praktisch wichtige Fälle besonderer Haverei heraus, um Streitigkeiten über die Behandlung derselben abzuschneiden. Der § 707 beabsichtigt aber keineswegs die Einzelfälle besonderer Haverei erschöpfend aufzuzählen.

No. 1. Beschaffung von Geldern infolge besonderer Haverei.

Wie auf S. 103f. bereits ausgeführt, fallen die Kosten für die Ausbesserung eines Schadens am Schiffe, welcher als besondere Haverei anzusehen ist, stets dem Reeder allein zur Last, auch wenn dieselben im Nothafen höher sind als im Abgangs- oder Bestimmungshafen. Ebenso sind auch die Verluste und Kosten, welche aus der Beschaffung der hierzu erforderlichen Gelder entstehen, besondere Haverei, wie in der No. 1 — im Einklange mit den allgemeinen Grundsätzen — noch besonders hervorgehoben ist.

Derartige Verluste entstehen z. B., wenn während der Reise, zur Flüssigmachung von Geldern, ein Teil der Ladung verkauft werden mufs und der Erlös geringer ist als der Marktpreis am Bestimmungsort abzüglich der durch den Verkauf ersparten Unkosten (§ 711). Aufserordentliche Kosten sind z. B. die Prämie für die Versicherung der aufgewendeten Gelder gegen die Gefahren der Seeschiffahrt oder die Bodmereiprämie, wenn die erforderlichen Gelder durch Bodmerei aufgenommen worden sind. Über weitere Kosten vergl. S. 108ff.

Ist die Aufbringung von Geldern zum Teil für die Zwecke besonderer Haverei und zum Teil für die Zwecke grofser Haverei notwendig, so sind die entstehenden Gesamtkosten verhältnismäfsig auf grofse und besondere Haverei zu verteilen.

No. 2. Reklamekosten.

Das Reklameverfahren ist die Tätigkeit des Schiffers, um Schiff $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Ladung nach der Nehmung oder Anhaltung von hoher Hand wieder in den Besitz der Interessenten zu bringen. Die Einleitung eines solchen Verfahrens bringt Anwalts- und Prozefskosten, Aufenthaltskosten für Schiff, Ladung und Mannschaft, Reisekosten etc. mit sich. Alle diese Kosten sind gemäfs No. 2 des § 707 stets besondere Haverei.

Von grofser Haverei könnte schon nach den allgemeinen Grundsätzen derselben in denjenigen Fällen keine Rede sein, wenn Schiff oder Ladung reklamiert werden, weil dann nur einer dieser Gegenstände überhaupt in Gefahr war, kondemniert zu werden (§ 700 H. G. B.), oder wenn zwar Schiff und Ladung reklamiert werden, aber nur entweder das Schiff oder die Ladung freigegeben wird oder das Reklameverfahren überhaupt keinen Erfolg hat (§ 703).

Aber auch wenn alle Voraussetzungen der grofsen Haverei erfüllt sind, wenn also Schiff und Ladung zusammen und beide mit Erfolg reklamiert werden, soll nach § 707 grofse Haverei ausgeschlossen sein. In der ersten Lesung der Handelsgesetzgebungs-Konferenz wollte man in diesem Falle die Reklamierung als Havereiakt anerkennen. Es sollten zur grofsen Haverei gehören: die Reklamekosten nebst der Heuer und dem Unterhalt des Schiffers und der Schiffsmannschaft während der Reklamierung; Heuer und Unterhalt jedoch nur insoweit, als die Schiffsmannschaft inzwischen nicht entlassen werden konnte (Entwurf I. Lesung, Art. 607 Ziffer 5). In zweiter Lesung wurde jedoch die Behandlung der Reklamekosten in grofser Haverei

überhaupt abgelehnt und beschlossen, dieselben allgemein für besondere Haverei zu erklären. Als Grund hierfür wurde in der Kommission (Prot. S. 4092) folgendes angeführt:

„Die Repartition der Kosten über Schiff und Ladung müsse, wenn beide mit Erfolg reklamiert worden seien, schon nach allgemeinen Grundsätzen wegen erfolgreicher »negotiorum gestio« eintreten. Die Art der Verteilung der Kosten nach den Prinzipien der grofsen Haverei — also nach den Werten der geretteten Gegenstände — würde hier gar nicht passen, weil die Schwierigkeit der Reklame und die Prozefskosten keineswegs immer mit dem Wert der zu reklamierenden Gegenstände im Verhältnis ständen. So könne z. B. ein sehr wertvolles Schiff, vielleicht mit wenig Aufwand an Kosten und Mühe, mit Erfolg reklamiert werden, während die Reklamation der minder wertvollen Ladung grofse Mühe und Kosten verursache."

In einigen ausländischen Rechten sind die Kosten für die Reklamierung von Schiff und Ladung ausdrücklich als grofse Haverei anerkannt, so z. B. in den Niederlanden (Art. 699 No. 12), in Italien (Art. 643 No. 13), Spanien (Art. 811 No. 1), Brasilien (Art. 764 No. 12) u. a.

No. 3. Prangen.

I. Begriff des Prangens.

„Prangen" bedeutet mehr Segel setzen, als ein Schiff in der Regel führt und nach seiner Bauart oder der Beschaffenheit seines Rumpfes führen kann. Die Hauptveranlassungen zu diesem Hartsegeln sind:

1. Die Nähe einer gefährlichen Küste, um das Schiff von derselben abzuhalten;
2. die Verfolgung des Schiffes durch Feinde oder Seeräuber, um denselben zu entkommen;
3. das Festsitzen des Schiffes, um dasselbe abzubringen.

Es wird auch wohl geprangt, um mit einem beschädigten Schiffe noch vor Einbruch der Nacht einen Hafen zu erreichen.

Bei solchen Anlässen kommt es vor, dafs Raaen oder Stengen wegbrechen, Segel zerrissen oder vom Winde weggeführt werden, oder dafs die Nähte des Schiffes durch die stärkere Inanspruchnahme sich öffnen, so dafs Wasser durch die Fugen des Schiffes eindringt und die Ladung beschädigt.

II. Prangen als Havereiakt.

Der preufsische Entwurf (Art. 557) wollte Havariegrosse dann annehmen, wenn geprangt worden ist, um der Strandung oder Nehmung zu entgehen; es sollten in diesen Fällen zur grofsen Haverei gerechnet werden sowohl der Schaden, welcher durch das Prangen am Schiffe entstanden ist, als auch der Schaden, welcher infolge der Beschädigung des Schiffes der Ladung zugefügt worden ist. Die Handelsgesetzgebungs-Konferenz hat jedoch die Aufnahme dieser Vorschrift in das Gesetz aus folgenden Gründen abgelehnt:

1. Der Verfrachter sei kraft des Frachtvertrags verbunden, die Ladung auf seinem Schiffe mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln, und namentlich auch mit der erforderlichen, gleichviel ob gröfseren oder geringeren Anstrengung seines Fahrzeugs nach dem Bestimmungshafen zu befördern. Zu diesen Mitteln könne unter Umständen auch das Prangen gehören. Dergleichen komme mehr oder minder auf jeder längeren Reise vor; unmöglich könne aber eine jede mehr als gewöhnliche Anstrengung des Transportmittels als eine Leistung angesehen werden, für welche die beim Abschlufs des Transportvertrages festgesetzte Vergütung nicht berechnet, zu welcher der Schiffer also an sich nicht verpflichtet sei (Protokolle S. 2658).
2. Von noch gröfserer Bedeutung aber als diese Bedenken seien die praktischen Nachteile, die aus der Behandlung des durch Prangen entstandenen Schadens als Havariegrosse entstehen würden. Es sei gar keine Kontrolle möglich, ob die Behauptungen des Schiffers richtig seien, wenn er nach seiner Ankunft in einem Hafen eine Verklarung belege und dabei erkläre, ein Schaden an der Ladung, am Schiffskörper oder der Takelage sei durch absichtliches Prangen in einer gemeinschaftlichen Not des Schiffes und der Ladung veranlafst worden; ja es sei nicht einmal möglich zu prüfen, ob überhaupt wirklich geprangt worden sei. Der Schiffer, der gröfsere Energie und ein gutes Schiff habe, werde das Aufsetzen einer gewissen Anzahl von Segeln noch unbedenklich als die ganz ordnungsmäfsige Benutzung eines günstigen, der Reise förderlichen Wetters ansehen, während der andere mit einem schlechteren Schiffe schon behaupten werde, er habe geprangt, um einem schweren Sturm zu entkommen. Ein Schaden, der dadurch veranlafst sei, dafs Segel und Tauwerk von Anfang an in schlechtem Zustand sich befanden, oder der als Folge der regelmäfsigen Abnützung der Segel und Taue auf einer längeren Reise erscheine, könne sehr leicht, ohne dafs eine Beanstandung dieser Behauptung Aussicht auf Erfolg habe, als die Wirkung eines absichtlich zur Rettung von Schiff und Ladung vorgenommenen Prangens ausgegeben und dadurch ein Schaden, den allein der Reeder zu tragen verbunden sei, mit Unrecht auch den Ladungsbeteiligten mitaufgebürdet werden. Erfahrungsgemäfs seien ähnliche Mifsbräuche schon häufig vorgekommen; die allgemeine Anschauung des Verkehrslebens habe sich deshalb dahin entschieden, dafs das Prangen des Schiffes nie zum Ersatz entstandener Schäden in grofser Haverei berechtigen dürfe (Protokolle S. 2659).

Prangen kann mithin nach deutschem Recht niemals grofse Haverei begründen, auch dann nicht, wenn alle Voraussetzungen der letzteren vorliegen.

Ebenso wie das deutsche Handelsgesetzbuch erkennen die York-Antwerp-Regeln, die skandinavischen Gesetze (§ 190 No. 4), sowie England, Amerika, Belgien, Niederlande, Rufsland u. a. das Prangen prinzipiell nicht als Havereiakt an. Eine Ausnahme von dieser Regel besteht aber in den Rechten

Skandinaviens, Englands und in den York-Antwerp-Regeln für den Fall der Abbringung eines festsitzenden Schiffes; hier soll das Prangen grofse Haverei begründen können.

In vollem Umfange gilt das Prangen noch jetzt als Havereiakt in Frankreich (vergl. Desjardins, Droit commercial maritime, IV No. 990), Italien, Spanien, Argentinien (Art. 1316 No. 3), Brasilien (Art. 764 No. 3) und Chile (Art. 1090 No. 11).

III. Prangen als Havereifolge.

Durch die Bestimmung des Handelsgesetzbuches wird dem Prangen nur die Anerkennung als Havereiakt versagt. Es steht aber nichts im Wege, die durch das Prangen entstehenden Schäden als grofse Haverei zu verteilen, wenn das Prangen lediglich als Folgehandlung einer bereits bestehenden grofsen Haverei anzusehen ist, wenn es z. B. zwecks Abbringung eines absichtlich gestrandeten Schiffes geschieht. Denn als Havereifolgen werden ja auch gewöhnliche Aufwendungen, z. B. der zur Abbringung des absichtlich gestrandeten Schiffes erforderliche Kohlenverbrauch, ersetzt.

IV. Prangen als besondere Haverei.

Der § 707 erklärt die durch das Prangen verursachten Schäden für besondere Haverei. Auch diese Regelung der Frage erregt in der Praxis Bedenken. In Hamburg, wo das Prangen nach der früheren Assekuranz- und Havereiordnung als Havariegrosse anerkannt wurde, waren betrügerische Manipulationen zum Nachteile der Versicherer so üblich, dafs diese auch nach dem Inkrafttreten des Handelsgesetzbuches das Prangen nicht zur besonderen Haverei rechnen wollten, sondern sich durch die allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 von den durch Prangen entstandenen Schäden ausdrücklich freizeichneten (§ 129 No. 2d).[1]) Eine ähnliche Bestimmung enthalten auch die bremischen Seeversicherungsbedingungen von 1875 im § 37.[2])

Die fraglichen Bestimmungen lauten folgendermafsen:

[1]) Als Folge der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauche ist auch zu behandeln, wenn Segel, und zwar selbst im Falle stattgehabten Prangens, beschädigt, vom Winde zerrissen oder fortgeführt, wenn Anker, Taue, Ketten oder laufendes Tauwerk beschädigt worden oder gebrochen sind, und wird an dieser Behandlung solcher Schäden auch dadurch nichts geändert, wenn das Beschädigte, Zerrissene oder Gebrochene demnächst hatte weggekappt werden müssen. Sollten jedoch Segel durch das Brechen von Rundhölzern oder das Hineinschlagen von Sturzseen beschädigt oder fortgeführt sein, so ist ein solcher Schaden als nicht zur Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauch gehörig anzusehen.

[2]) Wenn Anker, Ankerketten oder Taue brechen, oder wenn beigesetzte Segel beschädigt, vom Winde zerrissen oder fortgeführt werden, ohne dafs dazu ein äufserer Unfall, z. B. das Brechen von Rundhölzern, Hineinschlagen von Sturzseen, Veranlassung gab, so wird solches als Folge ihrer Schadhaftigkeit oder der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauche angesehen und der Versicherer ist also nicht zum Ersatz dafür verpflichtet, ebensowenig dafür, wenn das Beschädigte, Zerrissene oder Gebrochene demnächst weggekappt werden mufste.

V. Die im § 707 No. 3 für das „Prangen" aufgestellte Regel darf nicht analog auf Schäden und Kosten durch Überanstrengung der Maschine bei Dampfschiffen ausgedehnt werden; vergl. hierüber oben S. 123 ff.

9. Bei der Schadensberechnung aufser Ansatz bleibende Gegenstände.

§ 708.

In den Fällen der grofsen Haverei bleiben bei der Schadensberechnung die Beschädigungen und Verluste aufser Ansatz, welche die nachstehenden Gegenstände betreffen:

1. *nicht unter Deck geladene Güter; diese Vorschrift findet jedoch bei der Küstenschiffahrt insofern keine Anwendung, als Deckladungen durch die Landesgesetze für zulässig erklärt sind (§ 566)*[1];
2. *Güter, über die weder ein Konnossement ausgestellt ist noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft gibt;*
3. *Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere, die dem Schiffer nicht gehörig bezeichnet worden sind (§ 607)*[1].

A. Zweck des Paragraphen.

I. Während der § 707 einzelne Fälle aufführt, in welchen grofse Haverei gar nicht zur Entstehung kommt, geht der § 708 von bestehenden Havariegrosse-Fällen aus und läfst nur die Vergütungsberechtigung einzelner Gegenstände cessieren. Wenn also im § 708 erwähnte Gegenstände zur Rettung von Schiff und Ladung geopfert werden, so liegt an sich grofse Haverei vor und die Wirkungen derselben bleiben hinsichtlich der übrigen Interessen unberührt. Zur Erläuterung dieses Standpunktes diene folgendes Beispiel:

Im Falle des Seewurfs von Decksgütern (§ 708 No. 1) sind nur die Schäden an diesen selbst von der Vergütung ausgeschlossen, während die Schäden, welche das Schiff und die übrige Ladung infolge des Seewurfs der Decksgüter treffen, in grofser Haverei umzulegen sind. So ist durch ein Erkenntnis des Bremer Landgerichts vom 4. Januar 1900 (H. G. Ztg. 1901 S. 25 ff.) in folgendem Falle entschieden worden:

Der D. „Skodsborg", dessen Ladung aus Brettern und Latten bestand, von denen ein Teil als Decklast verstaut war, geriet auf seiner

---

[1]) Die §§ 566 und 607 lauten folgendermafsen:

§ 566.

Ohne Zustimmung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf das Verdeck verladen noch an die Seiten des Schiffes gehängt werden.

Die Landesgesetze können bestimmen, dafs diese Vorschrift, soweit sie die Beladung des Verdecks betrifft, auf die Küstenschiffahrt keine Anwendung findet.

§ 607.

Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere haftet der Verfrachter nur, wenn diese Beschaffenheit oder der Wert der Güter bei der Abladung dem Schiffer angegeben worden ist.

Fahrt von Finnland nach Bremen in einen schweren Weststurm mit orkanartigen Böen. Als in einer solchen *Bö* das Schiff unter den Sturzseen so weit überholte, dafs die ganze Backbordseite unter Wasser lag, verschob sich die Decklast mehrere Fufs nach Backbord und gab dadurch dem Schiffe übermäfsig starke Schlagseite. Das Wasser stand in der Kajütsmesse und in der Steuermannskabine bis über die Tische, drang in die Kombüse und lief in den Feuerplatz hinunter, so dafs die Kohlen von den Rosten rollten und das Feuer unter den Kesseln ausging. Es war nicht mehr möglich, Dampf zu halten; das Schiff legte sich quer in die See. Von den jetzt mit verdoppelter Wucht überkommenden Sturzseen wurden die Persenninge, mit denen die Backbord-Bunkerluke verschalkt war, losgerissen. Es stand zu befürchten, dafs die Luke weggeschlagen werden und dann das Schiff dem sicheren Untergange verfallen sein würde. Man hielt Schiffsrat und beschlofs, um das Schiff und den übrigen Teil der Ladung zu retten, einen Teil der Deckladung von den Zurringen frei zu machen und über Bord spülen zu lassen, obschon man sich nicht verhehlte, dafs hierbei voraussichtlich dem Schiffe erhebliche Beschädigungen entstehen würden. Der Beschlufs wurde ausgeführt, und als das Schiff dann wieder unter einer schweren Sturzsee überholte, wurde die losgemachte Decklast über Bord geschlagen, brach aber beim Überschiefsen dem Schiffe den Grofsmast weg und rifs die Schanzkleidung von mitschiffs bis zum Heck, die Backbord-Bootsdavits und anderes (Taljen, Löschbäume, Zurringsketten, Fallreepstreppe etc.) mit sich fort. In das mit dem Maste über Bord gegangene Getrümmer von Drahttauwerk, Ketten und Warptrossen (das in seinem Sturze noch die Skylights, die Brückenbekleidung, die Feuerhäuser, Signallaternen, Spilldampfröhren, Ventilatoren etc. zerbrach und beschädigte und ein Fenster im Volkslogis einschlug, durch das eine grofse Menge Wasser ins Kabelgatt und in die Vorpiek drang) verwickelte sich dann der Propeller, so dafs die Maschine völlig gestoppt wurde. Um das nun hilflos treibende Schiff nicht auf den Strand kommen zu lassen und es mit dem Kopfe gegen die See halten zu können, beschlofs man, obschon man sich bewufst war, dafs die Maschine dadurch schweren Schaden erleiden könne, mit Volldampf rückwärts und vorwärts forciert zu manövrieren, und erreichte hierdurch, dafs die Maschine, wenngleich schwer arbeitend, wieder genügend klar wurde, um dem Schiffe eine notdürftige Manövrierfähigkeit zu geben.

Die dem Schiffe solchermafsen zur Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr verursachten Schäden und Kosten wurden von dem Bremer Dispacheur als grofse Haverei dispachiert und von dem Gericht nach deutschem Recht unter folgender Begründung anerkannt:

„Nach § 706 No. 1 des Handelsgesetzbuches liegt an sich ein Fall der grofsen Haverei vor, wenn (wie im vorliegenden Falle) Waren

über Bord geworfen werden, und es sollen »sowohl diese Schäden selbst als die durch solche Mafsregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden« zur grofsen Haverei gehören.

Im § 708 No. 1 ist sodann bestimmt, dafs »in den Fällen der grofsen Haverei« bei der Schadensberechnung die Beschädigungen und Verluste, welche die nicht unter Deck geladenen Güter betreffen, aufser Ansatz bleiben sollen.

Da nun diese letztere Bestimmung keineswegs eine Ausnahme von der allgemeinen Vorschrift des § 706 No. 1 in der Weise enthält, dafs beim Werfen von Deckladung ein Havariefall überhaupt nicht vorliegen solle, vielmehr nach ihrem klaren Wortlaut nur bestimmt, dafs für Verluste und Beschädigungen, welche die Deckladung selbst betreffen, keine Vergütung verlangt werden kann, so ergibt sich für den vorliegenden Fall, dafs die durch das Werfen der Deckladung »ferner verursachten Schäden« entsprechend der Regelvorschrift der §§ 706 No. 1 und 716 zur Verteilung zu bringen sind."

Ebenso nehmen auch die im § 708 erwähnten Güter, wenn sie durch eine Havariegrosse-Mafsregel gerettet worden sind, an der grofsen Haverei teil und sind mit ihrem Werte beitragspflichtig (§ 723 Absatz 2).

II. Die Bestimmungen des § 708 enthalten eine Abweichung von dem allgemeinen Prinzip der grofsen Haverei, nach welchem alle Schäden und Verluste, die durch Aufopferung von Gütern, Schiffsteilen oder Gerätschaften entstehen, in grofser Haverei ersetzt werden. Gleiche Abweichungen gelten nach den Rechten der meisten übrigen Länder. Namentlich werden diejenigen Gegenstände von der Vergütung ausgeschlossen, welche einer besonderen Gefahr ausgesetzt sind, die für die übrigen Interessen nicht besteht.

III. Ebensowenig wie für die im § 708 erwähnten Gegenstände selbst wird für die infolge der Opferung derselben entgangene Fracht Ersatz in grofser Haverei geleistet; denn auch der Ausfall der Fracht für die geopferten Güter ist ein Verlust, welcher die „fraglichen Gegenstände betrifft".

B. Gemäfs § 708 werden im einzelnen von der Vergütungsberechtigung ausgeschlossen:

No. 1. Nicht unter Deck geladene Güter.

1. Begriff.

Zu dem Wortlaute des Gesetzes: „nicht unter Deck geladene Güter" ist folgendes zu bemerken:

a) Güter. Die Vorschrift bezieht sich also nicht auf Schiffsgegenstände und -Gerätschaften, welche sich an Bord befinden. Aus der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmung ist folgendes hervorzuheben:

Der preufsische Entwurf (Art. 565 No. 4) wollte die Beschädigung eines nicht auf dem Verdeck befestigten Schiffsbootes ebenfalls nicht in grofser Haverei anerkennen; diese Vorschrift wurde jedoch gestrichen, weil nicht abzusehen sei, weshalb ein Boot nicht in grofser Haverei vergütet werden solle, wenn es von dem gekappten Mast zerschlagen worden sei, weil es nicht am gehörigen Ort befestigt gewesen, während es vergütet werden müsse, wenn es zuvor genügend befestigt worden war. Was von den Booten gelte, müsse auch von einer Menge anderer Gerätschaften gelten, die auch einer geringeren Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung ausgesetzt seien, wenn sie sich an dem gehörigen Orte befänden. Eine solche Vorschrift würde, in dieser Weise konsequent ausgeführt, zu manchen nicht unerheblichen Inkonvenienzen führen (Protokolle S. 2701).

Dagegen sind in Skandinavien (§ 190 No. 3) und in Finnland (Art. 137 No. 1) Schiffsgerätschaften nicht vergütungsberechtigt, wenn sie sich an Deck befinden, ohne dort ihren ordnungsmäfsigen Platz zu haben (vergl. auch oben Seite 65 unter 4).

b) Nicht unter Deck geladen. Unter die Vorschrift fallen also alle Güter, welche sich oberhalb des Decks befinden, mögen dieselben auf dem Deck verstaut, aufsenbords befestigt oder in Boote verladen sein, die dem Schiffe angehängt sind.

Was als „Deck" anzusehen ist, insbesondere welche Aufbauten auf Deck als zum Verdeck gehörig betrachtet werden müssen, ist im Handelsgesetzbuch nicht bestimmt. Die Frage ist in der Hamburger Konferenz Gegenstand längerer Beratung gewesen. Schliefslich hat man sich dafür entschieden, es der Beurteilung im einzelnen Falle nach den vorliegenden Umständen zu überlassen, ob eine solche Verladung als Deckladung zu gelten habe oder nicht (Protokolle S. 1759, 1868 bis 1875). Wenn z. B. die Poop so aufgebaut ist, dafs sie als zum Schiffsgerippe gehörig betrachtet werden mufs, und wenn ihre Deckbalken und Planken ebenso stark gewählt sind wie für den übrigen Teil des Verdeckes, so ist die darin gestaute Ladung der im Schiffsraum gestauten gleichzuachten. Ist ein Aufbau aber nur ein temporärer, oder ist derselbe so konstruiert, dafs er nicht als zum Gerippe des Schiffes gehörig angesehen werden kann, so behält die in solchem Raum verstaute Ladung die Eigenschaft einer Decklast, obgleich sie nicht frei auf dem oberen Decke des Schiffes lagert.

Eine Definition des Begriffs der Deckladung enthalten:

α) Artikel 20 des belgischen Gesetzes, wo es im zweiten Absatz heifst:

„Est assimilié au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau."

β) Die York-Antwerp-Regeln, welche in Regel I Absatz 2 bestimmen:

„Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel." („Jeder Aufbau,

welcher nicht in das Gerippe des Schiffes eingebaut ist, soll als ein Teil des Decks des Schiffes betrachtet werden.")

2. Deckladung in der Küstenschiffahrt.

Von dem in § 566 H. G. B. den Landesgesetzgebungen eingeräumten Recht, die Deckladung bei der Küstenschiffahrt für zulässig zu erklären, ist von keiner Seite Gebrauch gemacht worden. Infolgedessen ist auch die auf die Küstenschiffahrt bezügliche Bestimmung des § 708 No. 1 praktisch ohne Bedeutung, es findet vielmehr auf die Küstenschiffahrt die allgemeine Vorschrift unverändert Anwendung.

In den meisten ausländischen Rechten werden dagegen bei der Küstenschiffahrt Opfer an der Decklast als grofse Haverei verteilt; so in Frankreich (Art. 421), Italien (Art. 650), Spanien (Art. 855), Argentinien (Art. 911), Mexico (Art. 930), England, Amerika und anderen Ländern, nicht aber in Belgien (Art. 20 und 109).

3. Gründe für die besondere Behandlung der Deckladung.

Die Verladung von Gütern auf Deck benachteiligt sowohl die Deckgutsinteressenten selbst als auch alle übrigen Schiffsinteressenten. Denn einerseits kann die Deckladung leicht weggespült und durch Zufälle beschädigt werden, anderseits kann sie die Stabilität des Schiffes stören, die Schiffsbesatzung in ihrer Bewegungsfreiheit behindern etc. Diese Nachteile beeinflussen mit Recht sowohl das Fracht- wie das Havariegrosse-Recht.

Für das Frachtrecht bestimmt § 566 des Handelsgesetzbuches:

> „Ohne Zustimmung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf das Verdeck verladen noch an die Seiten des Schiffes gehängt werden.
>
> Die Landesgesetze können bestimmen, dafs diese Vorschrift, soweit sie die Beladung des Verdecks betrifft, auf die Küstenschiffahrt keine Anwendung findet."

Aufser dem betreffenden Ablader müssen sich aber auch alle übrigen Ladungsinteressenten mit der Deckladung einverstanden erklärt haben (Prot. S. 3751). Letzteres geschieht in der Regel durch die Konnossementsklausel: „Mit Freiheit, Güter auf Deck zu laden".

Für das Havariegrosse-Recht bestimmt § 708, dafs für die Deckladung keine Vergütung zu leisten ist. Dies gilt auch dann, wenn die Deckladung nach dem Frachtrecht zulässig war (vergl. unten 4). Der Grund für den Ausschlufs der Deckladung von der Vergütungsberechtigung in Havariegrosse liegt also nicht in dem Verbote der Deckladung nach dem Frachtrecht. Die Gründe sind vielmehr folgende:

a) Die Schwierigkeit der Feststellung, ob Deckladung geworfen oder zufällig über Bord gespült ist. Die Gefahr der Umdeutung des Tatbestandes seitens des Schiffers ist hier also besonders grofs. Derselbe Grund hat auch die Nichtanerkennung des Prangens als Havereiakt veranlafst, vergl. oben S. 128.

b) Die besondere Gefährlichkeit der Deckladung. In der Kommission ist dieser Gedanke folgendermafsen zum Ausdruck gebracht worden (Prot. S. 2699):

„Die Decksgüter rufen diejenige Gefahr, welcher nur durch Beseitigung jener begegnet werden kann, zu häufig selbst hervor, als dafs den übrigen Ladungsinteressenten zugemutet werden darf, zu einem solchen Verlust beizutragen."

Dieser Grund ist um so durchschlagender, als der besonderen Gefährdung der Decksgüter auch gewisse Vorteile für den Reeder und die Deckgutsinteressenten gegenüberstehen: Der Reeder kann, wenn er Deckladung nimmt, die Tragfähigkeit seines Schiffes besser ausnutzen, während die Deckgutsinteressenten in der Regel eine geringere Fracht zu bezahlen haben.

4. Anwendungsfälle des § 708 No. 1.

a) Das Gesetz schliefst den Ersatz in grofser Haverei bei Deckladung allgemein aus, insbesondere macht es, wie bereits unter 3 hervorgehoben, keinen Unterschied, ob die Deckladung nach dem Frachtvertrage zulässig oder unzulässig ist.

α) Zulässig ist die Deckladung in folgenden Fällen:

aa) wenn die Ladungsinteressenten zur Verladung auf Deck ihre Zustimmung erteilt haben (vergl. oben unter 3);

bb) wenn die Deckladung gesetzlich geboten oder handelsgebräuchlich gestattet ist.

Gewisse gefährliche Güter dürfen nach gesetzlicher Bestimmung überhaupt nur auf Deck geladen werden. Diesbezügliche Vorschriften sind enthalten in den Polizeiverordnungen der Landesregierungen[1]) sowie in den Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft (§§ 58 bis 73).

Für andere Waren und Reisen erkennt der Handelsgebrauch die Verladung auf Deck selbst dem Assekuradeur gegenüber ohne besondere Anzeige als erlaubt an, z. B. für Holzladungen zwischen England und Nordamerika während gewisser Monate (Prot. S. 2700).

In diesen Fällen werden die Decksgüter mit Wissen und Willen der Ladungsbeteiligten den besonderen, der Deckladung eigentümlichen Gefahren ausgesetzt. Zu diesen besonderen Gefahren gehört auch die Nichtvergütung im Falle des Seewurfs zur Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr.

β) Liegt einer der in α) erwähnten Fälle nicht vor, ist also die Deckladung den Ladungsbeteiligten gegenüber unzulässig, so ist die Rechtslage für den Deckgutsinteressenten die folgende: Einmal

[1]) Für Preufsen z. B. in der Verordnung des Handelsministers vom 17. September 1896, abgedruckt im Stettiner Amtsblatt 1896 S. 263; für Hamburg in der Verordnung vom 30. November 1896, abgedruckt in der Hamburger Gesetzsammlung II, S. 117 ff. etc.

werden seine Güter schon durch die unerlaubte Unterbringung an Deck besonders gefährdet, und ferner wird ihm gemäfs § 708 auch jeder Ersatz in grofser Haverei abgesprochen, wenn die Güter zur Rettung von Schiff und Ladung über Bord geworfen werden. Für den hierdurch entstehenden Schaden ist ihm aber der Verfrachter gemäfs § 611 des Handelsgesetzbuchs und (im Falle des Verschuldens des Schiffers) gemäfs § 486 des Handelsgesetzbuchs ersatzpflichtig.

b) Trotz der Vorschrift des § 708 ist, den Kommissionsverhandlungen und den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei gemäfs, in folgenden Fällen eine Verrechnung der geopferten Deckladung in grofser Haverei statthaft:

α) Wenn die Güter erst infolge einer Havariegrosse-Gefahr auf Deck gelagert worden sind, z. B. um die Güter im Falle nötig werdenden Seewurfes bei der Hand zu haben, oder um im Raum ein Leck zustopfen zu können und dergl.

In diesen Fällen ist die Lagerung an Deck eine vorbereitende, bezw. eine Folgehandlung der grofsen Haverei und als solche umzulegen.

β) Wenn die Schäden in keinem Zusammenhange mit der besonderen Natur der Deckladung stehen.

Die Deckladung kommt als solche gar nicht in Betracht und mufs deshalb in Havariegrosse vergütet werden, wenn sie z. B. verkauft, zum Lösegeld gegeben, bei Kohlenmangel zur Feuerung der Maschine verwandt wird etc.

Bei den Kommissionsberatungen wurde überhaupt nur der Seewurf ins Auge gefafst und stets auf die ausländischen Rechte verwiesen, welche gleichfalls nur den Seewurf von Deckladung in Havariegrosse ausschliefsen.[1])

Wenn man bei der allgemeinen Fassung des § 708 auch nicht so weit gehen darf, nur den Seewurf der Deckladung von der Vergütungsberechtigung auszunehmen, so mufs man doch nach den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei die Vorschrift des § 708 No. 1 auf diejenigen Fälle beschränken, in welchen der Schaden durch die besondere Lage der Decksgüter verursacht worden ist. Letzteres ist aufser dem Seewurfe der Decksgüter namentlich der Fall bei Beschädigung der Decksgüter durch den Seewurf anderer Güter oder durch das Kappen eines Mastes und dergl.

Dagegen ist es nach deutschem Recht gleichgültig, ob die Deckladung die Gefahr, welche durch den Wurf derselben beseitigt werden soll, selbst verursacht hat oder nicht. Es besteht deshalb auch dann kein Anspruch auf Ersatz der Deckladung in grofser Haverei, wenn diese mit der Herbeiführung der Havariegrosse-Gefahr nichts zu tun

[1]) Frankreich (Art. 421), Belgien (Art. 109), Niederlande (Art. 733), England, Amerika und viele andere; so auch die York-Antwerp-Rule 1.

hat, wenn z. B. bei einer Strandung Deckladung zum Zwecke der Abbringung des Schiffes geworfen wird. In diesem Falle erkennen aber die nordischen Rechte (Skandinavien § 190 No. 3, Finnland Art. 137 No. 1) die Deckladung als vergütungsberechtigt an.

No. 2. Güter, über die weder ein Konnossement ausgestellt ist noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft gibt.

Die Ausnahme der obigen Güter von der Vergütungsberechtigung, die von den meisten modernen Rechten bestimmt wird,[1] rechtfertigt sich durch folgende Erwägung: Die Bestimmung sichert einen offenkundigen, jedem Beteiligten zugänglichen Beweis der wirklichen Verschiffung der Güter; sie verhindert namentlich, dafs solche Güter als geworfen bezeichnet werden, die entweder gar nicht oder nur heimlich in der Weise verschifft werden, dafs sie zwar dann hervortreten, wenn sie ersatzberechtigt sind, sich aber der Kontrolle entziehen, wenn sie als beitragspflichtig herangezogen werden sollen.

Der preufsische Entwurf (Art. 565 No. 2) wollte alle ohne Konnossement eingeladenen Güter von der Vergütungsberechtigung ausschliefsen und berief sich hierfür auf eine gleichlautende Vorschrift im französischen (Art. 420) und spanischen Handelsgesetzbuche (Art. 855). Hiergegen wurde jedoch in der Handelsgesetzgebungs-Konferenz folgendes bemerkt:

> Die Bestimmung des Entwurfs führe zu weit, da es weder immer den Verhältnissen angemessen, noch auch überhaupt stets möglich sei, über alle mit Fug und Recht an Bord befindlichen Güter Konnossemente auszustellen, so z. B. wenn der Schiffer selbst bei der Ladung beteiligt sei, wenn die Güter im letzten Augenblick vor der Abfahrt an Bord gebracht würden oder wenn Passagiereffekten in Frage ständen und dergl.

Es wurde deshalb beschlossen, die No. 2 des § 708 dahin zu fassen, dafs in grofser Haverei diejenigen Güter nicht zu ersetzen seien, über welche weder ein Konnossement ausgestellt, noch eine Eintragung im Manifest oder Ladebuch enthalten ist (Prot. S. 2701).

No. 3. Kostbarkeiten, die dem Schiffer nicht gehörig bezeichnet worden sind.

1. Der § 607 des Handelsgesetzbuchs enthält für das Frachtrecht folgende Bestimmung:

> „Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere haftet der Verfrachter nur, wenn diese Beschaffenheit oder der Wert der Güter bei der Abladung dem Schiffer angegeben worden ist.“.

[1]) Mit dem deutschen Recht stimmen namentlich überein: Frankreich (Art. 420), Belgien (Art. 109 Abs. 1), Niederlande (Art. 732), Spanien (Art. 855), Portugal (Art. 640), Brasilien (Art. 790), Skandinavien (§ 203) und Finnland (Art. 137 Abs. 2). In England und Amerika gelten Abweichungen (vergl. hierüber das englische und amerikanische Recht im zweiten Bande dieses Werkes). Der Kongrefs zu Brüssel von 1888 wollte den Grundsatz auf nicht inventarisiertes Schiffszubehör ausdehnen (Art. 3 des Entwurfs).

a) Kostbarkeiten sind Sachen, deren Wert im Verhältnis zu ihrem Umfang oder Gewicht besonders hoch ist. In der Regel wird hier entweder das Material ein besonders wertvolles sein, z. B. Edelsteine, Edelmetalle, Perlen und dergl., oder die Gegenstände werden einen besonderen Liebhaberwert haben, z. B. seltene Münzen, Waffen, Briefmarken und dergl.
b) Kunstgegenstände sind Sachen, deren Wert im Verhältnis zu dem verwendeten Material infolge der Verarbeitung besonders hoch ist. Hierzu gehören z. B. Gemälde, Skulpturen und dergl.
c) Unter „Geld" sind sowohl gemünztes Geld, wie Papiergeld und Banknoten zu verstehen.
d) Wertpapiere sind Urkunden, welche in sich einen bestimmten Vermögenswert repräsentieren, so dafs derjenige, welcher die Urkunden erwirbt, allein hierdurch den betreffenden Wert erhält. Zu den Wertpapieren gehören namentlich:

Staats-, Kommunal- und sonstige Schuldverschreibungen auf den Inhaber, Pfandbriefe, Aktien u. a., ferner Postwertzeichen, Wechsel- und sonstige Stempelmarken.

Dagegen sind Urkunden, welche nur zum Beweise einer bestimmten Forderung dienen, keine Wertpapiere. Hierzu gehören namentlich die sogenannten Legitimationspapiere, z. B. Schuldscheine, Wechsel, Sparkassenbücher, Depositenscheine, Konnossemente, Lagerscheine, Versicherungspolicen u. a.

Der Grund der Vorschrift des § 607 liegt darin, dafs dem Verfrachter und Schiffer nicht ein im Verhältnis zum Umfang der Ladung abnorm hohes Risiko aufgebürdet werden soll, es sei denn, dafs ihnen die besondere Beschaffenheit der Ladung angegeben wird, so dafs sie in die Lage versetzt werden, die zur Sicherheit derselben erforderlichen Sondermafsregeln zu ergreifen.

2. Die unter 1 aufgeführte Bestimmung des Frachtrechts, dafs für nicht gehörig bezeichnete Kostbarkeiten kein Ersatz geleistet wird, gilt gemäfs § 708 No. 3 auch für die grofse Haverei. In der Tat erscheint es auch hier gerechtfertigt, dafs der Besitzer solche Wertstücke deklarieren mufs, weil sich voraussetzen läfst, dafs der Schiffer, wenn er ihren Wert kennt, sie nicht als gewöhnliches Gut opfern wird.

Ist die Deklaration unterlassen, so kann auch nicht etwa Ersatz des Wertes verlangt werden, welchen die Gegenstände als gewöhnliches Ladungsgut haben würden (Motive zum Art. 565 des preufsischen Entwurfs, S. 310).[1])

[1]) Mit dem deutschen Recht stimmt das finnländische Seegesetz (Art. 137 No. 2) überein, während es in England und Amerika bestritten ist, ob im Falle falscher Deklarierung von Kostbarkeiten nichts oder der deklarierte geringere Wert zu ersetzen ist. Vergl. hierüber das englische und amerikanische Recht im zweiten Bande dieses Werkes.

II. Verteilung der Havariegrosse.

a. Berechnung der Vergütungen (§§ 709 bis 715).

10. Havariegrosse-Schaden am Schiff und Zubehör.

§ 709.

Der an dem Schiffe oder dem Zubehöre des Schiffes entstandene, zur grofsen Haverei gehörige Schaden ist, wenn die Ausbesserung während der Reise erfolgt, am Orte der Ausbesserung und vor dieser, sonst an dem Orte, wo die Reise endet, durch Sachverständige zu ermitteln und zu schätzen. Die Taxe mufs die Veranschlagung der erforderlichen Ausbesserungskosten enthalten. Sie ist, wenn während der Reise ausgebessert wird, für die Schadensberechnung insoweit mafsgebend, als nicht die Ausführungskosten unter den Anschlagssummen bleiben. War die Aufnahme einer Taxe nicht ausführbar, so entscheidet der Betrag der auf die erforderlichen Ausbesserungen wirklich verwendeten Kosten.

Soweit die Ausbesserung nicht während der Reise geschieht, ist die Abschätzung für die Schadensberechnung ausschliefslich mafsgebend.

1. Zweck des Paragraphen.

a) Der vorstehende Paragraph trifft die materielle Rechtsbestimmung, dafs, bevor zur Reparatur geschritten wird, ein Havariegrosse-Schaden am Schiff und seinem Zubehör durch Sachverständige ermittelt und abgeschätzt werden mufs. Die zur grofsen Haverei gehörige Beschädigung soll nicht schlechthin repariert und der Betrag der Ausführungskosten der Reparatur durch die Rechnungen der Bauhandwerker belegt werden, sondern es soll eine sachkundige Ermittelung und Abschätzung der erlittenen Schäden voraufgehen. Der Zweck dieser Bestimmung ist, Unterschleife zu verhüten und zu verhindern, dafs bei der Reparatur des Havereischadens mehr, als durch den letzteren bedingt ist, aufgewendet werde (Protokolle S. 2702).

b) Dagegen wird das Taxationsverfahren in formeller Beziehung nicht geregelt. Solche Vorschriften sind nicht in das Gesetz aufgenommen, weil sie die Form von Instruktionen haben, die in das Gesetzbuch nicht gehören, und weil ihr materieller Inhalt ohnehin sich aus dem Zusammenhang der getroffenen gesetzlichen Bestimmungen von selbst ergibt. Denn es handelt sich hier überall nur um die durch grofse Haverei entstandenen Beschädigungen, bei deren Taxation selbstredend die Folgen der

natürlichen Abnutzung des Schiffes, der früheren Seeunfälle oder einer besonderen Haverei aufser Rücksicht bleiben müssen (Motive zum preufs. Entwurf S. 310).

2. Begriff von Schiff und Zubehör.

a) Zum Schiff gehört der Schiffskörper einschl. Decksaufbauten, Steuer und fester Einrichtung, ferner die Masten und bei Dampfschiffen die Maschinen und Kessel.

b) Art. 443 Absatz 1 des früheren Handelsgesetzbuches bestimmte über den Begriff des Zubehörs folgendes:

„Unter dem Zubehör eines Schiffes sind alle Sachen begriffen, welche zu dem bleibenden Gebrauch des Schiffes bei der Seefahrt bestimmt sind."

Diese Bestimmung ist in das neue Handelsgesetzbuch nicht übernommen worden, weil bereits das Bürgerliche Gesetzbuch im § 97 eine entsprechende allgemeine Vorschrift enthält.[1]) Die Bestimmung des alten Handelsgesetzbuches bleibt aber als Auslegungsregel von Wert.

Die Vorschrift von Absatz 2 und 3 des früheren Art. 443 ist in den § 478 des neuen Handelsgesetzbuches übergegangen, welcher folgendermafsen lautet:

„Zubehör eines Schiffes sind auch die Schiffsboote.

Im Zweifel werden Gegenstände, die in das Schiffsinventar eingetragen sind, als Zubehör des Schiffes angesehen."

Zum Zubehör gehören hiernach namentlich: Segel, stehendes und laufendes Gut, Anker, Ketten, Trossen, Kompafs, Log, Seekarten, Lot, Signalapparate, Kanonen, Kajütsmobiliar, Schiffsgerätschaften zum Laden und Löschen etc. Dagegen sind nicht als Schiffszubehör anzusehen:

α) Bretter und sonstiges Material, das vorübergehend zur Garnierung verwendet wird; Kohlen und Maschinenöl; Ballast; die Schiffskasse und dergl. Denn diese Sachen sind nicht zum bleibenden Gebrauch des Schiffes bestimmt.

β) Auf dem Schiffe befindliche Gerätschaften, welche bei einem von dem Schiffe ausgeübten Gewerbe Verwendung finden, z. B. Netze und Fischgerät bei Fischdampfern etc. Denn diese Gegenstände sind nicht zum Gebrauche des Schiffes bei der Seefahrt bestimmt. Vergl. hierzu die Bemerkungen zum § 711 unter No. 2, sowie Lewis-Boyens I S. 147 bis 149 und II S. 546.

---

[1]) § 97 B. G. B. lautet folgendermafsen:

„Zubehör sind bewegliche Sachen, die, ohne Bestandteile der Hauptsache zu sein, dem wirtschaftlichen Zwecke der Hauptsache zu dienen bestimmt sind und zu ihr in einem dieser Bestimmung entsprechenden räumlichen Verhältnisse stehen. Eine Sache ist nicht Zubehör, wenn sie im Verkehre nicht als Zubehör angesehen wird.

Die vorübergehende Benutzung einer Sache für den wirtschaftlichen Zweck einer anderen begründet nicht die Zubehöreigenschaft. Die vorübergehende Trennung eines Zubehörstückes von der Hauptsache hebt die Zubehöreigenschaft nicht auf."

3. Der zur grofsen Haverei gehörige Schaden.

Die Worte „zur grofsen Haverei gehörig" waren weder im preufsischen Entwurf (Art. 566), noch in dem Entwurfe erster Lesung (Art. 610) enthalten, sondern sind erst nach der zweiten Lesung durch die Redaktionskommission in den Text des Gesetzes eingeführt worden, um die Meinung auszuschliefsen, als dürfe (wenn nicht allein Havariegrosse-Schäden, sondern verschiedenartige Beschädigungen am Schiff und seinem Zubehör vorliegen) die Taxe ohne Unterschied sich auf die zur grofsen Haverei gehörigen und alle anderen Schäden erstrecken (Protokolle S. 4097).

Die Taxe mufs deshalb eine genaue Spezifikation der durch die grofse Haverei entstandenen Schäden und der zu deren Ausbesserung erforderlichen Kosten enthalten. Schäden, welche auf früheren Reisen, aus Seeuntüchtigkeit des Schiffes, aus besonderen Havereien oder aus der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauch entstanden sind, müssen besonders aufgeführt werden. Wird der Ersatz alter Stücke durch neue notwendig, so ist auch der Wert der alten Stücke anzugeben. Ebenso ist, wenn das Schiff gelegentlich der Reparatur verstärkt oder verbessert wird, der entsprechende Betrag besonders auszuwerfen.

In dem von der Hamburger Handelskammer erlassenen revidierten Regulativ für die hamburgischen Schiffstaxatoren vom 18. Januar 1882 ist hierüber im § 9 folgendes bestimmt:

> „In Havariefällen sind die vorgefundenen Schäden sowohl hinsichtlich ihres Ursprungs als ihres Umfanges zu untersuchen und zu konstatieren. Dieselben dürfen weder in Bausch und Bogen konstatiert noch taxiert werden, sondern müssen in dem schriftlich abzugebenden Gutachten sowohl einzeln aufgeführt als auch, soweit sachgemäfs tunlich, einzeln taxiert werden.
>
> Namentlich ist dabei folgendes zu beachten:
>
> 1. Nur die vorgefundenen Schäden, welche den Seeunfällen der letzten Reise zuzuschreiben sind, sind zum Gegenstand der Konstatierung und Taxation zu machen. Etwaige bereits vor Antritt der letzten Reise erlittene, beziehentlich vorhanden gewesene Schäden sind gänzlich auszuschliefsen.
> 2. Ferner bleiben gänzlich ausgeschlossen:
>   a) Diejenigen Schäden, welche als Abnutzung (wear and tear, Slitage) anzusehen sind, z. B.: wenn Segel vom Winde gerissen oder fortgeführt, wenn die Anker, Taue, Ketten oder laufendes Tauwerk im gewöhnlichen Gebrauch beschädigt worden oder gebrochen sind. Wenn jedoch Segel durch das Brechen von Rundhölzern, durch das Hineinschlagen von Sturzseen, durch Kollision oder dergleichen beschädigt oder fortgeführt worden sind, so ist solches nicht als Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauch anzusehen.

b) Schäden des Alters oder einer fehlerhaften Bauart des Schiffes, bei hölzernen Schiffen besonders: Schäden der Fäulnis oder des Wurmfrafses im Holz, bei eisernen Schiffen, beziehentlich Maschinen, einschliefslich Kesselschäden durch Rost und Vergang des Materials, soweit dieselben nicht als unmittelbare Folge der auf der letzten Reise erlittenen Havarie, sondern vielmehr als Folge des Alters beziehentlich der mangelhaften Instandhaltung des Materials anzusehen sind.

3. Bezüglich der oben vorgeschriebenen Trennung der einzelnen Schäden sind besonders zu berücksichtigen: Schäden an solchen Teilen des Körpers, der Bemastung oder des sonstigen Zubehörs des Schiffes, die bei Antritt der Reise, auf welcher die Havarie sich zutrug, neu waren, es sei denn, dafs das Schiff selbst noch kein volles Jahr zu Wasser gewesen war."

4. Schadensberechnung.

a) Wenn die Ausbesserung des Schadens während der Reise erfolgt. Vergütet werden in diesem Falle die wirklich aufgewendeten Kosten, aber nicht über den Betrag der Sachverständigen-Taxe hinaus. Wird im Nothafen nur eine vorläufige Ausbesserung des Schadens ohne bleibenden Wert für das Schiff vorgenommen, wodurch der Schiffer befähigt wird, seine Reise fortzusetzen und mit der gründlichen Ausbesserung bis zur Ankunft im Bestimmungsorte zu warten, so sind dem Reeder sowohl die im Bestimmungshafen aufzuwendenden Ausbesserungskosten nach der dort vorzunehmenden Abschätzung, wie auch die Kosten für die vorläufige Ausbesserung nach der im Nothafen aufgenommenen Taxe zu erstatten. (Protokolle S. 2703/2704; Lewis-Boyens II. S. 518.)

Von dem Gesamtbetrage der Kosten ist der Erlös der am Ende der Reise noch vorhandenen Reparaturstücke abzuziehen.

b) Wenn die Ausbesserung des Schadens nicht während der Reise erfolgt. In diesem Falle ist ausschliefslich die Taxe für die Schadensberechnung mafsgebend — gleichviel ob das Schiff wirklich ausgebessert oder gänzlich abgetakelt wird. Denn nach Vollendung der Reise hat keiner der Havereibeteiligten mehr ein Interesse daran, dafs der Reeder das Schiff ausbessert und wieder in seetüchtigen Zustand bringt.

Die gänzliche Abtakelung des Schiffes erfolgt namentlich im Falle der Kondemnation desselben wegen Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit (§§ 479, 530 H. G. B.).

5. Ort, an welchem die Taxation vorzunehmen ist.

Die Ermittelung und Schätzung des Havariegrosse-Schadens hat zu erfolgen:

a) am Orte der Ausbesserung, wenn der Schaden ausgebessert wird, und

b) an dem Orte, wo die Reise endet, wenn das Schiff abgetakelt wird.

Hat der Schiffer einen Nothafen angelaufen und entscheidet er sich, mit dem beschädigten Schiffe ohne Ausbesserung des Schadens die Weiterreise nach dem Bestimmungshafen zu wagen, so bleibt auch die Aufnahme der Taxe bis zur Ankunft am Bestimmungsort oder an dem Orte, wo die Reise eingestellt wird, verschoben. Allerdings kann der wahre Sachverhalt unter Umständen dann verdunkelt werden, wenn im weiteren Verlaufe der Reise zu den vorhandenen Havariegrosse-Schäden noch Partikularbeschädigungen hinzutreten. Dennoch ist der Schiffer, wenn er einmal wegen einer grofsen Haverei einen Nothafen aufgesucht hat, nicht verpflichtet, die Schäden dort taxieren zu lassen oder unter allen Umständen daselbst zu reparieren; denn eine solche Vorschrift würde eventuell zu weit führen und nicht selten den Ladungsinteressenten zu grofsem Nachteil statt zum Vorteil gereichen. Denn eine Reparatur im Nothafen kann, selbst bei geringen Beschädigungen, oft weit kostspieliger sein als in dem vielleicht nicht weit entfernten Bestimmungshafen, den das Schiff voraussichtlich auch ohne Reparatur erreichen kann (Protokolle S. 2703).

6. Sachverständige.

Das Gesetz bestimmt im § 709 (im Gegensatz zu der Regelung beim Frachtvertrage, § 608) nicht, dafs die Abschätzung durch amtliche Sachverständige zu erfolgen hat. Es sind deshalb prinzipiell auch nichtamtliche Sachverständige zugelassen. Bei der entscheidenden Bedeutung der Taxe empfiehlt es sich aber, wenn nichtamtliche Taxatoren gewählt werden, wenigstens die Qualität derselben als Sachverständige durch ein amtliches Zeugnis (Gericht, Notar, Konsul) unzweifelhaft festzustellen. Im Zweifelsfalle hat der Richter darüber zu entscheiden, ob den Personen, welche die Taxe aufgenommen haben, die Eigenschaft von Sachverständigen beizulegen ist. Sind an dem Orte, wo die Taxation vorzunehmen ist, amtliche Sachverständige vorhanden (wie z. B. in Hamburg die von der Handelskammer vereidigten Schiffstaxatoren), so empfiehlt es sich stets, diese mit der Abschätzung zu betrauen; denn die Sachverständigenqualität dieser Personen kann vom Gericht nicht in Zweifel gestellt werden.

Die Auswahl der Sachverständigen erfolgt durch den Schiffer; er ist nicht verpflichtet, hierbei die Ladungsinteressenten zuzuziehen oder die Ortsbehörde um die Ernennung von Sachverständigen anzugehen (Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Dezember 1884; H. G. Ztg. 1885 S. 169).

Im Auslande sind für die Feststellung der Havariegrosse-Schäden die dortigen Gesetze mafsgebend. Diese schreiben vielfach die unverzügliche Abschätzung durch amtliche Sachverständige vor, falls nicht alle Interessenten sich mit der Bestellung eines anderen Sachverständigen einverstanden erklären (so z. B. Skandinavien, §§ 41, 196; Finnland, Artikel 142 etc.).

7. Wirkung der Taxation.

Die Vorschrift des § 709 über die Vornahme einer Schadenstaxe ist zwingender Natur, so dafs, wenn die Taxe unterlassen ist, obwohl sie aus-

führbar war, der Reeder seines Anspruches an die Ladung verlustig geht (Protokolle S. 2704). Die Taxe ist unter allen Umständen mafsgebend, wenn die Ausbesserung am Ende der Reise erfolgt oder wenn überhaupt nicht repariert wird. Dagegen ist die Taxe nicht mafsgebend, wenn bei einer Ausbesserung im Nothafen die wirklich aufgewendeten Reparaturkosten unter der vorläufigen Abschätzung geblieben sind.

Eine Vervollständigung und Berichtigung der Taxe kann stattfinden, wenn sich bei der Ausführung der Reparatur zeigt, dafs noch andere Schäden vorhanden sind, als bei der ursprünglichen Besichtigung und Schätzung von den Sachverständigen angegeben worden, und wenn ohne Beseitigung dieser neuentdeckten Mängel die Ausbesserung nicht möglich ist (Protokolle S. 2702/2703). Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Dezember 1884 (H. G. Ztg. 1885 S. 169) folgendermafsen:

„Es mufs gebilligt werden, dafs der Dispacheur auch die von den Sachverständigen bei ihrer ursprünglichen Taxation nach ihrer eidlichen Aussage übersehenen Dockkosten in der von den Sachverständigen als angemessen bezeichneten Höhe in die Dispache unter Havariegrosse aufnahm, da die Taxe nicht als ein Formalakt aufgefafst werden kann und daher eine Vervollständigung und Berichtigung der Taxe nicht als ausgeschlossen anzusehen ist."

II. Abzüge für Schiff und Zubehör.

§ 710.

Der nach Mafsgabe des § 709 ermittelte volle Betrag der Ausbesserungskosten bestimmt die zu leistende Vergütung, wenn das Schiff zur Zeit der Beschädigung noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war.

Dasselbe gilt von der Vergütung für einzelne Teile des Schiffes, namentlich für die Metallhaut sowie für einzelne Teile des Zubehörs, wenn solche Teile noch nicht ein volles Jahr in Gebrauch waren.

In den übrigen Fällen wird von dem vollen Betrage wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu ein Dritteil, bei den Ankerketten ein Sechsteil, bei den Ankern jedoch nichts abgezogen.

Von dem vollen Betrage kommen ferner in Abzug der volle Erlös oder Wert der noch vorhandenen alten Stücke, welche durch neue ersetzt sind oder zu ersetzen sind.

Findet ein solcher Abzug und zugleich der Abzug wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu statt, so ist zuerst dieser letztere und sodann von dem verbleibenden Betrage der andere Abzug zu machen.

1. Zweck des Paragraphen.

Die Schadensberechnung gemäfs § 709 ergibt diejenigen Kosten, welche zur vollständigen Wiederherstellung des Schiffes erforderlich sind. In der Regel ist dieser Betrag aber nicht voll in Havariegrosse zu ersetzen. Denn sonst würde der Reeder in dem Falle stets einen Vorteil erlangen, wenn bei

der Reparatur anstatt abgenutzter, undauerhafter oder beschädigter Teile neue, dauerhafte und unbeschädigte in sein Schiff eingefügt werden. Der Schadensersatz soll aber nicht zur Verbesserung der Vermögenslage des Beschädigten, sondern nur zur Wiederherstellung des früheren Zustandes führen. Dem Reeder mufs deshalb die Differenz des Wertes der neuen Teile nach vollendeter Reparatur gegenüber dem Werte der alten Teile zur Zeit der Beschädigung von der Havariegrosse-Vergütung in Abzug gebracht werden. Die Ermittelung dieser Differenz ist aber in vielen Fällen unmöglich, in anderen schwierig und unsicher. Deshalb hat sich in fast allen Seerechten der Gebrauch gebildet, bei alten Schiffen oder Schiffsteilen von den Reparaturkosten ein Drittel für den Unterschied zwischen alt und neu abzuziehen (vergl. Motive zum preufs. Entwurf S. 311 und 312, Protokolle S. 2707 und Erk. des R. O. H. G. vom 24. Mai 1878, Bd. 23, S. 355). Dieser Gedanke wird in einem Erkenntnis des Ober-Appellationsgerichtes zu Hamburg vom 21. November 1868 (H. G. Ztg. 1868 S. 328) folgendermafsen ausgesprochen:

> „Die für Havariegrosse-Schäden fest getroffene Bestimmung, dafs bei ihnen ein Abzug wegen neu für alt gemacht werden solle, beruht, aufser auf der Annahme, dafs der in Rede stehende Abzug in der Regel wenigstens annähernd richtig sei, auf dem Bedürfnisse, die Havariegrosse-Regulierungen in kurzer Zeit und ohne zeitraubende Beweisführungen zu stande bringen zu können.“

2. Berechnung der Abzüge „neu für alt“.

a) Bedeutung der gesetzlichen Bestimmungen. Die vom Gesetz festgesetzten Abzüge haben, falls sie nicht im vorhinein durch Vertrag abgeändert sind, allgemeine Geltung. Der Beweis, dafs im einzelnen Falle der Unterschied zwischen alt und neu mehr oder weniger beträgt, als im Gesetze vorgesehen, ist deshalb unzulässig (Protokolle S. 2707).

b) Abzug beim Schiff, bei Schiffsteilen und beim Schiffszubehör. Der Abzug beträgt ein Drittel:

α) Von den Kosten der Ausbesserung des Schiffes. Zu diesen gehören auch:

aa) Die Kosten der vorläufigen Ausbesserungen, die für das Schiff keinen dauernden Wert haben. Nach Regel XIV der York-Antwerp-Rules ist von diesen Kosten kein Abzug zu machen.

bb) Die durch die Ausbesserung des Schiffes entstehenden Nebenkosten, z. B. Schlepplöhne zur Reparaturwerft, Aufziehen auf die Helling, Dockkosten, Miete für Kräne etc. Auch diese Kosten sind nach den York-Antwerp-Regeln (R. XIII, Schlufsabsatz) stets ohne Abzug zu vergüten.

β) Von der Vergütung für einzelne Teile des Schiffes (z. B. gekappte Masten etc.). Die Metallhaut, als Teil des Rumpfes, ist hier vom Gesetze besonders aufgeführt, weil in der Handelsgesetzgebungs-Kon-

ferenz Bedenken laut wurden, ob diese Auffassung eine so allgemeine sei, dafs ohne ausdrückliche Regelung im Gesetze Zweifel ausgeschlossen seien (Protokolle S. 2707).

γ) Von der Vergütung für einzelne Teile des Zubehörs mit Ausnahme von Ankern und Ankerketten.

Der Abzug findet jedoch nicht statt, wenn das Schiff zur Zeit der Beschädigung noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war, bezw. bei β) und γ), wenn die betreffenden Teile noch nicht ein volles Jahr im Gebrauch waren. In diesem Falle gelten die Gegenstände noch als neu, so dafs eine volle Vergütung am Platze erscheint.

Vor Erlafs des Handelsgesetzbuches war die Praxis darüber schwankend, wann ein Schiff als neu anzusehen sei. Bald galt ein Schiff für neu, wenn die Reise, auf welcher es die fragliche Havarie erlitt, die erste war, welche es überhaupt machte, wobei jedoch eine etwaige Reise nach dem Ausrüstungs- oder Abgangshafen von dem in der Nähe gelegenen Erbauungsplatze nicht mitgerechnet wurde. Dies ist noch heute in England und Frankreich Rechtens. Oder aber ein Schiff wurde so lange für neu angesehen, als es noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war. Der preufsische Entwurf adoptierte zwar die letzterwähnte Behandlungsweise, bestimmte aber, dafs, wenn an einem alten Schiffe einzelne Teile des Rumpfes oder des Inventariums erneuert waren, dieselben nur während der ersten Reise als neu behandelt werden sollten; wohingegen auf der zweiten Reise, wenn das Schiff dann auch noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war, schon ein Drittel von den Reparaturkosten in Abzug kam (vergl. Art. 567 des preufs. Entwurfs). Das Handelsgesetzbuch hat indessen eine gleichmäfsige Behandlung des Schiffskörpers sowie der einzelnen Teile des Schiffes und des Zubehörs eingeführt.

Die Abzüge des deutschen Rechts sind, der Entstehungszeit des Handelsgesetzbuches entsprechend, auf Holzschiffe zugeschnitten, die in der Neuzeit immer mehr durch Stahl- und Eisenschiffe verdrängt werden. Für letztere ist der Abzug von einem Drittel nach einem Jahre viel zu hoch (vergl. Gourlie S. 470, Lowndes S. 300 ff.). Die skandinavischen Gesetze haben deshalb eine spezifizierte Skala aufgestellt, welche die Besonderheiten des Holz- und Eisenschiffbaues berücksichtigt (§ 198), ebenso Regel XIII der York-Antwerp-Rules. In Finnland findet ein Abzug erst nach dreijähriger Fahrzeit statt (Art. 143), während in Nordamerika auch bei neuen Schiffen stets ein Drittel abgezogen wird.

c) Abzug bei Ankerketten und Ankern. Für den Abzug bei Ankerketten und Ankern sind im § 710 Absatz 3 (den Rechten der meisten Länder entsprechend) besondere Regeln aufgestellt. Bei Ankerketten soll von Anfang an stets ein Sechstel, bei Ankern dagegen nichts abgezogen werden. Dieselbe Bestimmung ist in Regel XIII der York-Antwerp-Rules getroffen.

3. Zusammentreffen eines Abzuges „neu für alt" und eines Abzuges für den Erlös alter Stücke.

Sind bei der Ausbesserung des Schiffes noch vorhandene alte Stücke durch neue ersetzt worden oder zu ersetzen, so ist von den Ausbesserungskosten zunächst der Abzug „neu für alt" vorzunehmen. Von dem verbleibenden Betrage ist dann der volle Erlös oder Wert der alten Stücke abzuziehen. Zur Erläuterung diene folgendes Beispiel:

Reparaturkosten	M. 3000
davon $^1/_3$ „neu für alt"	„ 1000
	M. 2000
davon altes Material im Werte von	„ 300
zu ersetzender Schaden	M. 1700.

Diese Regulierung findet sich in den meisten Rechten und rechtfertigt sich durch folgende Erwägung:

> Der Erlös oder Wert des alten Materials hat mit der Ermittelung des Schadens nichts gemein, sondern ist gleich barem Gelde, mit welchem die Gemeinschaft einen Teil ihrer Schuld dem vergütungsberechtigten Schiffe abträgt (Protokolle S. 4100).

Die entgegengesetzte Vorschrift, dafs der Erlös oder Wert der alten Stücke unmittelbar von den Ausbesserungskosten gekürzt und dann von dem Reste der Abzug „neu für alt" vorgenommen wird, besteht nur in Amerika (Gourlie S. 468 bis 473) und in Italien. Nach diesen Rechten wäre in dem oben aufgeführten Beispiel folgendermafsen zu verfahren:

Reparaturkosten	M. 3000
davon altes Material im Werte von	„ 300
	M. 2700
davon $^1/_3$ „neu für alt"	„ 900
zu ersetzender Schaden	M. 1800.

Von den Ausbesserungskosten würde also hier nicht $^1/_3$, sondern nur $^3/_{10}$ wegen „neu für alt" abgezogen werden.

Lowndes bezeichnet dieses Verfahren mit Recht als unlogisch (S. 628).

12. Vergütung für aufgeopferte Güter.

§ 711.

Die Vergütung für aufgeopferte Güter wird durch den Marktpreis bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsorte bei dem Beginne der Löschung des Schiffes haben.

In Ermangelung eines Marktpreises oder sofern über den Marktpreis oder dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Güter, Zweifel bestehen, wird der Preis durch Sachverständige ermittelt.

Von dem Preise kommt in Abzug, was an Fracht, Zöllen und Kosten infolge des Verlustes der Güter erspart wird.

Zu den aufgeopferten Gütern gehören auch diejenigen, welche zur Deckung der grofsen Haverei verkauft worden sind (§ 706 No. 7).

1. Zweck des Paragraphen.

Die prinzipielle Frage, ob für die Berechnung des Wertes der in grofser Haverei aufgeopferten (§ 711) oder beschädigten Güter (§ 712) bei Aufmachung der Dispache der Wert am Bestimmungsorte oder derjenige am Abladeorte bezw. der Fakturabetrag mafsgebend sein soll, ist im Handelsgesetzbuche in Übereinstimmung mit den Rechten der meisten anderen Länder zu Gunsten des Wertes am Bestimmungsorte entschieden worden. Diese Auffassung rechtfertigt sich durch folgende Erwägungen:

Nach dem Grundprinzip der grofsen Haverei soll dem beschädigten Interessenten dasjenige wiedergegeben werden, was er durch die Haverei verloren hat und was er gehabt haben würde, wenn seine Ladung nicht aufgeopfert worden wäre. Dieser Zweck wird aber nicht erreicht, wenn man ihm das vergütet, was ihm die Waren gekostet haben; denn, wenn einmal die Ware verschifft ist, so erscheint die Spekulation, die mit derselben gemacht werden soll, faktisch als vollendet. Die Ware hat von diesem Augenblick an nicht mehr den Wert, den sie am Abladungsplatze hatte (denn dieser hat durch die Verschiffung seine Bedeutung verloren), sondern den Wert, der ihr am Bestimmungsorte zukommt. Der Gewinn oder Verlust, je nachdem der eine oder der andere als Resultat der Spekulation erscheint, ist tatsächlich vom Momente der Verschiffung an begründet. Wenn also ein Teil der Ladung aufgeopfert wird, so erscheint nicht der Wert, den sie beim Einkauf hatte, sondern der Wert des Bestimmungsortes aufgeopfert. Würde dessenungeachtet bei Aufmachung der Dispache der Einkaufspreis zu Grunde gelegt, so würde der betreffende Ladungsinteressent mehr erhalten, als er in Wahrheit durch die Haverei verloren hat, wenn sich die Konjunktur zu seinem Nachteil geändert hat; denn die Differenz zwischen dem Preise des Bestimmungsortes und dem Einkaufspreise ist schon durch die Verschiffung und nicht erst durch die Haverei verloren worden. Dagegen würde er zu wenig erhalten, wenn die Konjunktur einen Umschwung zu seinen Gunsten erfahren hat. Das Prinzip, dafs für die in grofser Haverei verloren gegangenen und beschädigten Güter nach dem Fakturawert Ersatz zu leisten ist, führt notwendig zu unbilligen Resultaten, wie das folgende Beispiel zeigt:

> Zwei verschiedene Befrachter sind mit ganz gleichartigen Ladungen an demselben Unternehmen beteiligt. Die Ladung des einen wird ganz geworfen, während die des anderen wohlbehalten an dem Bestimmungsorte anlangt. Jede dieser Ladungen ist laut Faktura am Abladungsplatze 10 000 wert; die Konjunktur ist aber so günstig, dafs jede am Bestimmungsorte einen Wert von 16 000 hat. In diesem Falle würde, wenn der Dispache der Fakturawert zu Grunde gelegt wird, der Interessent der geopferten Ladung nur 10 000 vergütet erhalten, trotzdem er im Falle der Erhaltung seiner Ladung einen Gewinn von 6000 gehabt hätte. Dagegen würde der Interessent der geretteten

Ladung infolge des Havariegrosse-Opfers nicht allein den Vorteil einer Preiserhöhung von 6000 haben, sondern überdies auch nur mit einem Werte von 10 000 beitragspflichtig sein.

Ein solches Ergebnis verträgt sich nicht mit der Anschauung, dafs Entschädigungsanspruch und Beitragspflicht bei der grofsen Haverei so zu regeln sind, dafs es für alle Ladungsinteressenten keinen Unterschied macht, wessen Ladung geopfert wird. Dazu kommt noch, dafs die Fakturen als willkürliche Angaben eines einzigen Beteiligten von höchst subjektiver Bedeutung und keineswegs zuverlässig genug sind, um sie unbedenklich auch dritten Interessenten gegenüber als mafsgebend ansehen zu können. Welche Unzuträglichkeiten können z. B. daraus entstehen, dafs zwei verschiedene Ablader Waren von einer und derselben Gattung und Qualität verschifft, deren Wert aber verschieden angegeben haben (Protokolle S. 2708 bis 2709)!

Die Berechnung der Havariegrosse-Vergütung nach dem Fakturawert der Güter ist endlich auch deshalb unzweckmäfsig, weil viele Güter unverkauft, mithin ohne Faktura verladen werden.

2. Begriff der Güter.

Unter „Gütern" sind alle Sachen zu verstehen, welche von dem Schiffe befördert werden, mit Ausnahme des Schiffszubehörs, das als zum Schiffe gehörig angesehen wird (vergl. hierüber die Bemerkungen zum § 709 auf S. 140 sowie Lewis-Boyens I S. 147 bis 149 und II S. 546). Zu den Gütern sind daher auch zu rechnen:

a) Bretter und sonstiges Material, das vorübergehend zur Garnierung verwendet wird;
b) Kohlen, Maschinenöl und dergl. (wegen Munition und Proviant vergl. § 723);
c) die Schiffskasse;
d) auf dem Schiffe befindliche Gerätschaften, welche nicht bei der Seefahrt, sondern bei einem von dem Schiffe ausgeübten Gewerbe Verwendung finden, z. B. Netze und Fischgerät bei Fischdampfern; Harpunen, Schiefsvorrichtungen etc. bei Walfisch- und Robbenfängern; Tauchervorrichtungen und Hebewerkzeuge bei Bergungsdampfern; Vorrichtungen zum Kabellegen bei Kabeldampfern etc.

3. Feststellung des Preises der Güter.

Für die Vergütung aufgeopferter Güter entscheidet der Marktpreis, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsort bei dem Beginn der Löschung des Schiffes (d. h. am regelmäfsigen Ende der Gemeinschaft von Schiff und Ladung) haben. Wenn ein Marktpreis nicht vorhanden ist oder wenn über denselben, bezw. dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Güter, Zweifel bestehen, so ist der Preis durch Sachverständige zu ermitteln. Zu diesem Zweck ist es aber nicht notwendig, dafs in jedem einzelnen Falle die Kolli geöffnet, die Waren gewogen, von Sachverständigen untersucht und geschätzt werden. Ein solches

Verfahren würde an gröfseren Handelsplätzen vielfach unausführbar sein. Qualität und Quantität der zu berücksichtigenden Waren kann vielmehr aus den Konnossementen, der Chartepartie, dem Manifeste und den Fakturen ermittelt werden. Ist auf diese Weise bekannt, welcher Beschaffenheit die Ware gewesen ist, und welchen Wert sie zur Zeit der Abladung am Abladungsplatze hatte, so wird in den meisten Fällen der Dispacheur den Wert, der ihr am Bestimmungsorte zukommt, leicht feststellen können. Die Beteiligten sind verpflichtet, die vorgenannten zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit sie dieselben zu ihrer Verfügung haben, dem Dispacheur mitzuteilen (§ 729 Abs. 2). Hierbei ist aber zu beachten, dafs die Fakturen, wie bereits auf S. 149 erwähnt, nicht unbedingt zuverlässig sind (Protokolle S. 2709). Es kommt z. B. häufig vor, dafs bei Konsignationen die Fakturen übersetzt sind (Protokolle S. 4106). Ebenso erbringt das Konnossement in Havereisachen keinen vollen Beweis. Vielmehr ist gegenüber den Konnossementen ebenso wie gegenüber den sonstigen Dokumenten der Gegenbeweis zulässig, dafs die Güter tatsächlich einen höheren oder geringeren Wert haben, als aus der dort bezeichneten Qualität folgt. Dagegen bestimmt eine Reihe ausländischer Gesetze, dafs Güter, deren Wert ein höherer ist, als die im Konnossement angegebene Beschaffenheit nachweist, nur zu dem niedrigeren Werte des Konnossements vergütet werden, während dieselben, wenn sie gerettet worden sind, zu dem wirklichen Werte beitragen müssen (Frankreich Art. 418; Belgien Art. 108; Niederlande Art. 130; Italien Art. 656 u. a. m.).

4. Umfang der Schadensvergütung.

Dem durch die grofse Haverei geschädigten Ladungseigentümer soll dasjenige ersetzt werden, was er gehabt haben würde, wenn seine Ladung nicht geopfert worden wäre. Hieraus ergibt sich folgendes:

a) Zinsenvergütung. Wenn die Aufmachung der Dispache und die Auseinandersetzung unter den Beteiligten verzögert worden ist, so sind dem Vergütungsberechtigten von der Ankunft des Schiffes im Bestimmungsorte an Zinsen zu vergüten.

b) Abzüge. In dem Preise der Güter am Bestimmungsorte, der dem Schadensersatz zu Grunde gelegt wird, sind die Fracht, Zölle, Empfangs-, Verkaufskosten etc. enthalten, welche bezahlt werden müfsten, bevor die Ware am Bestimmungsorte zum Verkauf gebracht werden kann. Diese Kosten werden ganz oder teilweise erspart, wenn die Güter vor Beendigung der Reise aufgeopfert werden. Es mufs daher, damit der Ladungsinteressent nicht durch den Havereifall bereichert werde, ein entsprechender Abzug von dem Preise am Bestimmungsorte gemacht werden.

Im einzelnen kommen hier folgende Abzüge in Betracht:

α) Fracht. Die Fracht ist von der Schadensersatzsumme abzuziehen, wenn sie von dem Vergütungsberechtigten „erspart“ wird. Ob eine solche Ersparnis stattgefunden hat, hängt von dem für den Frachtvertrag geltenden Rechte und von der Gestaltung des Frachtvertrages

im einzelnen Falle ab. Es ist deshalb in jedem Schadensfalle zu prüfen, ob nach den mafsgebenden gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen im Falle des Unterganges der Güter Fracht zu bezahlen ist oder nicht.

Das deutsche Handelsgesetzbuch vertritt den Standpunkt, dafs für verlorene Güter keine Fracht zu bezahlen ist. § 617 Absatz 1 H. G. B. bestimmt nämlich:

> „Für Güter, die durch irgend einen Unfall verloren gegangen sind, ist keine Fracht zu bezahlen und die etwa vorausbezahlte zu erstatten, sofern nicht das Gegenteil bedungen ist."

Bei Gütern, welche in grofser Haverei aufgeopfert sind, wird also nach dem deutschen gesetzlichen Frachtrecht die volle Fracht erspart. Dieselbe ist mithin von dem zu vergütenden Preise der Güter am Bestimmungsort in Abzug zu bringen. Denselben Standpunkt wie das deutsche Recht vertritt auch das englische, amerikanische und skandinavische Recht.

Ist dagegen die Fracht vorausbezahlt und vereinbart, dafs dieselbe im Falle des Verlustes der Güter nicht zurückzuzahlen ist (vergl. hierzu die Bemerkungen zum § 721 unter 4 B.), so wird die Fracht durch die Aufopferung nicht erspart. Es darf deshalb ein Abzug ihres Betrages vom Preise der Güter am Bestimmungsorte nicht stattfinden. Das gleiche gilt gesetzlich in Frankreich (Art. 301), Belgien (Art. 107), den Niederlanden (Art. 481) und Italien (Art. 575 bis 576), wo auch für geopferte Güter Fracht zu bezahlen ist.

β) Zölle. Werden Güter vor ihrer Verzollung, z. B. auf hoher See, aufgeopfert, so werden die für die Einfuhr derselben in den Bestimmungshafen sonst zu zahlenden Zölle erspart und müssen deshalb von dem Preise der Güter am Bestimmungsort abgezogen werden.

γ) Kosten. Infolge des Verlustes der Güter werden alle diejenigen Kosten erspart, welche der Empfänger bei glücklicher Ankunft der Güter noch aufwenden müfste, um den Preis am Bestimmungsort zu erzielen. Es kommen also namentlich in Abzug: die Kosten der Löschung und Lagerung der Güter, die Maklercourtage zur Vermittelung des Verkaufsgeschäfts etc. Dagegen dürfen die Kosten der Transportversicherung nach dem Bestimmungsorte nicht abgezogen werden, weil dieselben in gleicher Weise beim Verlust der Güter wie bei glücklicher Ankunft derselben ausgegeben werden müssen.

5. Zur Deckung der grofsen Haverei verkaufte Güter.

Die Grundsätze des § 711 gelten gemäfs Absatz 4 desselben auch für die während der Reise zur Deckung der grofsen Haverei verkauften Güter (§ 706 No. 7), weil eine verschiedene Behandlung von Gütern, die im gemeinsamen Interesse geworfen oder verkauft sind, nicht gerechtfertigt erscheint. Die Eigentümer der verkauften Güter werden deshalb stets nach dem Preise derselben am Bestimmungsorte unter Abzug der ersparten Kosten entschädigt,

selbst wenn der beim Verkauf der Güter erzielte Reinerlös den Preis am Bestimmungsorte übersteigt. Dies erscheint auch gerechtfertigt; denn wären die betreffenden Güter nicht geopfert worden, so würde nur der geringere Wert am Bestimmungsorte erzielt worden sein.

Für das Frachtrecht bestimmt allerdings § 612 Absatz 2 H. G. B. in dem Falle, wenn der Reeder gemäfs § 541 Ersatz für verkaufte Ladungsteile zu leisten hat, dafs der Beschädigte den Reinerlös der verkauften Güter erhält, falls dieser den Marktpreis am Bestimmungsorte übersteigt. Dort handelt es sich aber um einen Verkauf für Rechnung des Beschädigten, während bei der Havariegrosse der Verkauf für Rechnung der Gemeinschaft erfolgt (Protokolle S. 4108).

13. Vergütung für beschädigte Güter.

§ 712.

Die Vergütung für Güter, die eine zur grofsen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, wird bestimmt durch den Unterschied zwischen dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswerte, welchen die Güter im beschädigten Zustande am Bestimmungsorte bei dem Beginne der Löschung des Schiffes haben, und dem im § 711 bezeichneten Preise nach Abzug der Zölle und Kosten, soweit sie infolge der Beschädigung erspart sind.

1. Zweck des Paragraphen.

Werden die Güter in der grofsen Haverei nicht aufgeopfert, sondern nur beschädigt, so ist konsequenterweise von dem gemäfs § 711 zu ermittelnden Wert der Güter am Bestimmungsorte der Wert derselben im beschädigten Zustande abzuziehen. Nach der Vorschrift des Gesetzes soll hierbei als Wert im beschädigten Zustande der Verkaufswert gelten, der von den Sachverständigen am Bestimmungsorte zu ermitteln ist. Die Differenz des Wertes im gesunden Zustande gemäfs § 711 und des Verkaufswertes im beschädigten Zustande bildet dann den Havariegrosse-Anspruch.

Die Beschädigung kann aber auch auf die Weise festgestellt werden, dafs durch Sachverständige ein Gutachten dahin abgegeben wird, die Ware habe durch die Beschädigung so und so viele Prozente ihres ursprünglichen Wertes verloren (Protokolle S. 2720).

2. Abzüge.

Von dem Preise der Güter im unbeschädigten Zustande ist — ebenso wie bei der Vergütung für aufgeopferte Güter (§ 711) — dasjenige in Abzug zu bringen, was infolge der erlittenen Beschädigung der Güter erspart wird.

Während aber der § 711 Fracht, Zölle und Kosten als abzugsfähig bezeichnet, sind im § 712 nur Zölle und Kosten erwähnt. Der Abzug der Fracht ist deshalb weggelassen, weil sowohl nach dem Gesetze wie nach dem gewöhnlichen Inhalte der Frachtverträge für beschädigte Güter dieselbe Fracht zu bezahlen ist wie für unbeschädigte, und das Gesetz nur die regelmäfsigen

Fälle entscheiden will. Sollte aber ausnahmsweise im Frachtvertrage vereinbart sein, dafs im Falle der Beschädigung für die Güter eine niedrigere Fracht zu zahlen ist als bei glücklicher Ankunft, so ist dieses besondere Abkommen den allgemeinen Grundsätzen entsprechend bei Ermittelung des Schadensbetrages zu berücksichtigen (Protokolle S. 4219 und 4220).

Ein Abzug der Zölle kommt nur in Betracht, wenn bei Einführung beschädigter Güter ein Zollnachlafs gewährt wird. Ein solcher Nachlafs kann nach dem deutschen Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 gemäfs § 82 nur dann eintreten, wenn beschädigte Güter aus den an den Küsten von Zollvereinsstaaten gestrandeten Schiffen geborgen sind und im Wege öffentlichen Ausgebotes zum Verkauf gelangen. In diesem Falle ist auf den Antrag der Beteiligten ein Eingangszoll von 10 Prozent des Bruttoertrags des Auktionserlöses zu erheben, wenn sowohl die Behörde, welche die Auktion abhält, als die Zollbehörde die stattgehabte Beschädigung der Ware bescheinigt.

14. Abzüge von der Vergütung für Güter aus § 711 und § 712.

§ 713.

Die vor, bei oder nach dem Havereifall entstandenen, zur grofsen Haverei nicht gehörenden Wertsverringerungen und Verluste sind bei der Berechnung der Vergütung (§§ 711, 712) in Abzug zu bringen.

1. Zweck des Paragraphen.

Wie schon mehrfach erwähnt, gilt als Grundprinzip der Vergütungsberechtigung, dafs dem infolge einer Havariegrosse-Mafsregel Geschädigten dasjenige ersetzt wird, was er gehabt haben würde, wenn sein Interesse nicht geopfert worden wäre. Hieraus folgt ohne weiteres, dafs er für solche Schäden und Wertverringerungen keinen Ersatz erhalten darf, welche auch ohne das Havariegrosse-Opfer eingetreten wären. Denn sonst würden ja die geschädigten Interessen den geretteten gegenüber bevorzugt werden.

2. Abzug im Falle der Beschädigung der Güter (§ 712).

Bei beschädigten Gütern, welche nach dem Havereifalle mit dem geretteten Schiffe die Reise fortsetzen, kommt das unter 1. erwähnte Prinzip voll zur Anwendung: Alle Wertverringerungen und Verluste, soweit sie nicht als Folgen der grofsen Haverei anzusehen sind, werden bei der Berechnung der Vergütung in Abzug gebracht. Hierzu gehören:

a) Wertverringerungen, welche vor der Havariegrosse-Mafsregel bereits entstanden sind.

b) Verluste, welche infolge einer vor dem Havereiakt eingetretenen Beschädigung oder infolge vice propre im weiteren Verlaufe der Reise unvermeidlich entstehen müssen. Wenn also z. B. empfindliche Güter vor der Havariegrosse-Mafsregel so nafs geworden sind, dafs dieselben bis zur Ankunft im nächsten Hafen sicher verdorben wären, so ist für dieselben in grofser Haverei nichts zu vergüten.

c) Unvermeidliche Wertverringerungen, welche gewisse Güter während der Seereise infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit erleiden, z. B. Getreide durch regelmäfsiges Schwinden, Melasse und Flüssigkeiten durch gewöhnliche Leckage, Glas und ähnliche zerbrechliche Waren durch gewöhnlichen Bruch etc.

d) Besondere Havereien, welche die beschädigten Güter nach der grofsen Haverei treffen. Dies ist im § 705 H. G. B. bestimmt, nach welchem ein späterer, von der grofsen Haverei unabhängiger Unfall den Anspruch auf Vergütung insoweit aufhebt, als derselbe auch den Havariegrosse-Schaden nach sich gezogen haben würde, wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre (vergl. oben S. 53 ff.).

Die Frage, ob und inwieweit Abzüge von der Havariegrosse-Vergütung vorzunehmen sind, kann am besten dadurch entschieden werden, dafs festgestellt wird, welche Verluste unbeschädigte Güter an Bord desselben Schiffes während der Weiterreise erlitten haben.

3. Abzug im Falle der Aufopferung der Güter (§ 711).

Sind Güter in grofser Haverei gänzlich geopfert, so findet das unter 1. erwähnte Prinzip nur bezüglich der unter 2 a) bis c) aufgeführten Wertverringerungen Anwendung. Dagegen wird die Vergütung nicht gemindert durch besondere Havereien, welche nach der Opferung der Güter das Schiff und die übrige Ladung auf der Weiterreise treffen und auch die geopferten Güter getroffen haben würden, wenn dieselben an Bord geblieben wären. Dies folgt aus der Vorschrift des § 705, welcher eine besondere Haverei nur auf den Vergütungsanspruch beschädigter Güter einwirken läfst. Geopferte Güter werden also voll ersetzt, auch wenn mit Bestimmtheit anzunehmen ist, dafs sie ohne das Opfer später durch einen Unfall untergegangen oder beschädigt sein würden. Der Grund für diese (mit dem Grundprinzip der Vergütungsberechtigung nicht in Einklang zu bringende) Bestimmung ist offenbar der, die schwierige und doch immer mehr oder weniger unsichere Untersuchung zu vermeiden, ob und wieweit der Unfall auch die geopferten Gegenstände getroffen haben würde (vergl. hierzu die Ausführungen zu § 705 auf S. 54f.).

Den entgegengesetzten Standpunkt vertritt das englische Recht, nach welchem auch besondere Havereien, welche die geopferten Güter später betroffen haben würden, die Vergütung vermindern oder ganz aufheben. Hiergegen wendet sich ein Erkenntnis des deutschen Reichs-Oberhandelsgerichts vom 28. März 1879 (Entscheidungen Bd. 25, S. 101), in welchem es folgendermafsen heifst:

„Die Annahme des englischen Rechtes, dafs man bezüglich solcher Gegenstände, welche als schon verloren oder doch als zweifellos dem Untergange verfallen anzusehen gewesen seien, keine Vergütung in Havariegrosse zu gewähren habe, ist unhaltbar und würde, allgemein durchgeführt, zur Vernichtung des Havariegrosse-Prinzips führen. Alles dasjenige, was in dem Zeitpunkte, wenn zur Havariegrosse-Handlung

geschritten wird, an Gegenständen des Schiffes und der Ladung vorhanden ist, mufs, soweit es durch jene Handlung aufgeopfert oder beschädigt wird, bei der Havariegrosse-Regulierung berücksichtigt werden (selbstverständlich — wie auch in § 713 H. G. B. vorgesehen ist — nach dem Werte, den es zur Zeit der Havariegrosse-Handlung hatte, also unter Berücksichtigung eines etwa schon vorher eingetretenen Partikulärschadens). Ob das Aufgeopferte und im Wert Verminderte ohne die zur Anwendung gebrachte Rettungsmafsregel mit dem übrigen Teil der Gesamtheit des Gefährdeten untergegangen sein würde, ist ganz unerheblich."

15. Ermittelung der Vergütung, wenn die Reise nicht am Bestimmungsorte endigt.

§ 714.

Endet die Reise für Schiff und Ladung nicht im Bestimmungshafen, sondern an einem anderen Orte, so tritt dieser letztere, endet sie durch Verlust des Schiffes, so tritt der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist, für die Ermittelung der Vergütung an die Stelle des Bestimmungsortes.

1. Zweck des Paragraphen.

Das deutsche Recht nimmt, wie schon in der Einleitung zu den §§ 704 und 705 auf Seite 51ff. hervorgehoben ist, für den Umfang der Rechte und Pflichten aus der grofsen Haverei das Ende der Gemeinschaft, d. h. die Trennung von Schiff und Ladung, als mafsgebend an. Deshalb bestimmt sich auch die Vergütung für geopferte Güter nach dem Preise derselben am Orte der Reisebeendigung. Der § 711 trifft eine dementsprechende Bestimmung für den normalen Fall der Reisebeendigung, nämlich die Erreichung des Bestimmungsortes, während die anormalen Fälle der Reisebeendigung durch § 714 geregelt werden sollen. Der § 714 führt jedoch nur die Hauptbeispiele auf, ohne die Möglichkeiten der anormalen Reisebeendigung zu erschöpfen. Da aber der Ort der Reisebeendigung für die ganze Lehre der grofsen Haverei von der höchsten Bedeutung ist, weil sich nach demselben aufser der Vergütung für die geopferte Ladung auch die Aufmachung der Dispache und das auf die Dispachierung anzuwendende Recht bestimmen, so erscheint es zweckmäfsig, die möglichen Fälle des Verlaufes sowohl einfacher wie zusammengesetzter Reisen einzeln aufzuführen und den Ort der Reisebeendigung in jedem dieser Fälle festzustellen.

2. Ort der Reisebeendigung bei einfachen Reisen.

a) Bei normalem Verlauf der Reise endet dieselbe am Bestimmungsorte.

b) Bei anormalem Verlauf der Reise kann dieselbe enden:

α) In einem Not- oder Zwischenhafen, und zwar in folgenden beiden Fällen:

aa) Schiff $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Ladung werden dort verkauft. Hierzu wird in den

Motiven zum preußischen Entwurf auf Seite 313 folgendes ausgeführt:

„Wie in solchem Falle die Aufmachung der Dispache im Endhafen der Reise erfolgt, so muſs auch bei Berechnung des Schadens nicht der Wert der Güter an dem beabsichtigten Bestimmungsorte des Schiffes, sondern der Wert an dem Endpunkte der Reise maſsgebend sein. Denn so gut wie diejenigen, deren Güter bei der Haverei wirklich erhalten worden sind, durch die Umstände gezwungen werden, ihre Güter hier zu verkaufen, also auch nur den Wert, welchen die Waren hier haben, besitzen, so würden auch die Eigentümer der aufgeopferten Gegenstände, wenn statt ihrer Sachen Güter der anderen Interessenten geopfert worden wären, nur den Wert ihrer Güter am Endpunkt der Reise gerettet haben."

bb) Die Güter werden mit einer anderen Transportgelegenheit (mit einem anderen Schiffe, mit der Eisenbahn etc.) ihrem Bestimmungsorte zugeführt. Auch in diesem Falle gilt als Endpunkt der Reise der Ort, wo sich die ursprüngliche Gemeinschaft löst (Protokolle S. 2723). Der Grund hierfür liegt in der Schwierigkeit, den Wert der Güter im Bestimmungsorte mit dem Werte des Schiffes im Nothafen zu vergleichen.

Die meisten ausländischen Rechte nehmen dagegen in diesem Falle den Ort der Ablieferung der Güter als Endpunkt der Reise an, so Österreich-Ungarn (Gourlie S. 435), Frankreich, Belgien, Italien, England, Amerika und mehrere südamerikanische Rechte (vergl. Entsch. d. R. O. H. G. vom 16. April 1875, R. O. H. G. XVII, S. 187 = Argentinisches Recht).

β) Auf offener See. Geht das Schiff, nachdem dasselbe samt der Ladung aus der Havariegrosse-Gefahr bereits gerettet gewesen, in einem neuen Unfall zu Grunde, während die Ladung ganz oder zum Teil geborgen wird, so endet die Reise gleichsam auf offener See (Protokolle S. 2722). In diesem Falle gilt als Endpunkt der Reise der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist, und der Preis an diesem Orte ist für den Ersatz der geopferten Güter maſsgebend. Ist die Ladung nach verschiedenen Orten in Sicherheit gebracht, an welchen die Preise der Ladung differieren, so ist der Durchschnitt dieser Preise zu vergüten.

Endet die Reise nach Beseitigung der Havariegrosse-Gefahr nicht durch Verlust des Schiffes, sondern durch Verlust der Ladung infolge besonderer Haverei (Verbrennen, Verderben etc.), so ist in analoger Weise der Ort, wohin das Schiff in Sicherheit gebracht ist, als Reiseendpunkt anzusehen.

γ) Im Abgangshafen. Kehrt das Schiff nach dem Unfalle in den Abgangshafen zurück, so ist dieser als Reiseendpunkt anzusehen, wenn Schiff und Ladung sich hier endgültig trennen.

Nach einigen Gesetzen gilt der Abgangshafen selbst dann für die Havariegrosse als Reiseendpunkt, wenn ohne Trennung von Schiff und Ladung alsbald die Reise wieder angetreten wird (Brasilien Art. 788, Chile Art. 1106, vergl. Gourlie S. 427 und 428, Lowndes S. 253 Anmerkung e, Heck S. 359).

3. Ort der Reisebeendigung bei zusammengesetzten Reisen.

Die unter 2. aufgeführten Grundsätze sind auf zusammengesetzte Reisen, bei denen die Ladung nacheinander gelöscht wird, entsprechend anzuwenden. Hierbei sind jedoch folgende beiden Fälle auseinanderzuhalten:

a) Sind von vornherein mehrere Bestimmungshäfen vorgesehen, so gilt jeder angelaufene Hafen als Reiseendpunkt für das Schiff und denjenigen Ladungsteil, mit welchem das Schiff den betreffenden Hafen erreicht. Bei mehreren Bestimmungsorten haben daher mehrere selbständige Havariegrosse-Auseinandersetzungen unter Zugrundelegung der jeweiligen Sachlage stattzufinden (vergl. hierzu die Bemerkungen zum § 727 unter No. 3).

   Der Grund für diese Regelung liegt in der Unabhängigkeit der ausgeladenen Güter von dem weiteren Verlauf der Reise; sie nehmen an den Vorteilen der Weiterreise, der Preissteigerung, keinen Anteil, deshalb darf man sie billigerweise auch nicht an den Verlusten der Weiterreise beteiligen, die von ihnen mitzutragen wären, wenn man den letzten Bestimmungsort als Endpunkt der Reise annähme.

   Die Auseinandersetzung im Falle der Teillöschung erfolgt indessen endgültig nur für die ausgeladenen Güter, während für die übrigbleibenden Interessen unter sich alle Schäden nach der Sachlage im Endhafen auszugleichen sind.

b) Werden dagegen Güter im Nothafen zur Deckung der grofsen Haverei verkauft, während der Rest mit demselben Schiffe nach dem Bestimmungsorte befördert wird, so entscheidet für die unterwegs verkauften Güter nicht der Wert im Nothafen, sondern derjenige am Bestimmungsorte (§ 711 Abs. 4, vergl. Voigt S. 530).

Die verschiedene Behandlung der Fälle unter a) und b) rechtfertigt sich dadurch, dafs im ersten Falle das Anlaufen der verschiedenen Häfen und die Löschung von Ladungsteilen beabsichtigt ist, während hierzu im zweiten Falle ein Zwang vorliegt. Im letzteren Falle aber wäre es unbillig, den Wert der unterwegs verkauften Güter nach den Verhältnissen im Nothafen zu bestimmen (Voigt S. 530, Heck S. 361).

4. Zeit der Reisebeendigung.

Der mafsgebende Zeitpunkt für das Ende der Gemeinschaft ist nach § 711 der Beginn der Löschung. Dies gilt auch dann, wenn die Löschung im Nothafen zunächst nur eine vorläufige war, die Wiedereinladung aber aus später eintretenden Gründen — z. B. Kondemnation des Schiffes oder Auflösung des Frachtvertrages seitens der Ladungsbeteiligten — unterblieben ist (vergl. § 718 unter No. 2).

Über den Zeitpunkt der Reisebeendigung in dem Falle, wenn die Reise durch den Verlust des Schiffes endigt, vergl. die Bemerkungen zum § 719 unter No. 5.

16. Vergütung für entgangene Fracht.

§ 715.

Die Vergütung für entgangene Fracht wird bestimmt durch den Frachtbetrag, welcher für die aufgeopferten Güter zu entrichten gewesen sein würde, wenn sie mit dem Schiffe an dem Orte ihrer Bestimmung oder, wenn dieser von dem Schiffe nicht erreicht wird, an dem Orte angelangt wären, wo die Reise endet.

1. Vergütung für Fracht.

Durch die Aufopferung von Gütern in grofser Haverei wird der Frachtverdienst unmöglich gemacht, der im Falle der glücklichen Ankunft der Güter erzielt worden wäre. Nach den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei mufs daher demjenigen, welcher diesen Verlust erleidet, Ersatz geleistet werden. Das Gesetz führt die verschiedenen hierbei möglichen Fälle nicht auf, sondern beschränkt sich auf das allgemeine Prinzip, dafs für die entgangene Fracht Vergütung geleistet wird. Wem die Fracht entgangen und wem daher die Vergütung zu leisten ist, bestimmt sich nach den Verhältnissen des einzelnen Falles. Hierbei sind namentlich folgende Möglichkeiten zu berücksichtigen:

a) Geltung des gesetzlichen deutschen Frachtrechts.

α) Sind die Güter völlig aufgeopfert, so erhält der Verfrachter für dieselben gemäfs § 617 H. G. B. keine Fracht. Diese ist ihm also infolge der grofsen Haverei entgangen und demgemäfs von der Gemeinschaft zu ersetzen, und zwar

aa) die volle Fracht, wenn das Schiff mit den übrigen geretteten Gütern den Bestimmungsort erreicht, und

bb) Distanzfracht (§ 630 H. G. B.), wenn die Gemeinschaft von Schiff und Ladung vor dem Reiseziel gelöst wird.

Dies gilt sowohl bei Stückgutverfrachtung als auch dann, wenn das Schiff im ganzen oder ein verhältnismäfsiger bezw. ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist, da auch im letzteren Falle die Aufopferung eines Teiles der Güter zu einem verhältnismäfsigen Abzuge von der Fracht berechtigt (§ 617 Abs. 2).

β) Sind die Güter in grofser Haverei beschädigt worden, so geht dem Reeder keine Fracht verloren, da für beschädigte Güter dieselbe Fracht zu bezahlen ist wie für unversehrte Güter. Dem Reeder gebührt also in diesem Falle keine Vergütung, und dementsprechend erspart der Ladungsinteressent nichts an der Fracht, es ist ihm also hierfür von dem zu vergütenden Werte der Güter auch kein Abzug zu machen (§ 712).

γ) Ist das Schiff in grofser Haverei beschädigt worden, so geht dem Reeder gleichfalls keine Fracht verloren. Denn im Falle der Auf-

lösung des Frachtvertrages seitens der Ladungsbeteiligten erhält er die volle Fracht (§ 638), und im Falle der Aufgabe der Reise wegen Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit des Schiffes gebührt ihm Distanzfracht (§ 630).

b) Vertragliche Änderung des gesetzlichen Frachtrechts. Ist die Fracht vorausbezahlt und vereinbart worden, dafs dieselbe auch im Falle des Verlustes der Güter nicht zurückzuzahlen ist (vergl. die Ausführungen zum § 721 unter 4 B.), so entgeht dem Verfrachter durch die Opferung des Frachtgutes kein Frachtverdienst. Derselbe hat mithin auch keinen Anspruch auf Vergütung, während der Ladungsinteressent infolge des Verlustes der Güter an der Fracht nichts erspart und infolgedessen den Preis der Güter am Bestimmungsorte ohne Abzug der Fracht ersetzt erhält (vergl. § 711 S. 147 ff.).

c) Geltung ausländischer gesetzlicher Frachtrechte. Ist bei einer nach deutschem Recht aufzumachenden grofsen Haverei auf den Frachtvertrag ausländisches Recht anzuwenden (was bei einem ausländischen Bestimmungsorte der Ladung hinsichtlich der dort zu erfüllenden Verpflichtungen stets der Fall ist), so ist auch die Frage, ob infolge der grofsen Haverei Fracht entgangen und demgemäfs zu ersetzen ist, nach dem ausländischen Recht zu beurteilen.

Abweichungen vom deutschen Recht bestehen z. B. in den Rechten Frankreichs (Art. 301), Belgiens (Art. 107), der Niederlande (Art. 481) und Italiens (Art. 575 und 576), nach welchen auch für aufgeopferte Güter Fracht zu bezahlen ist, so dafs hier dem Reeder infolge eines Havariegrosse-Opfers keine Fracht entgeht, also auch kein Ersatz zu leisten ist. Anderseits hat z. B. nach englischem und belgischem Recht (Art. 97) der Befrachter in dem Falle, wenn das Schiff vor Erreichung des Bestimmungsortes verloren geht, keine Distanzfracht zu zahlen. Der Reeder kann deshalb hier die Fracht nur durch Weiterbeförderung der Güter auf eigene Rechnung verdienen. In diesem Falle sind die Mehrkosten der Weiterbeförderung gegenüber der Beförderung im eigenen Schiff von der Havariegrosse-Gemeinschaft zu ersetzen.

d) Unterverfrachtung. Hat der Reeder das Schiff „en rouge“ verfrachtet und der Charterer dasselbe auf Stückgut angelegt, so wird für das Gut zweimal Fracht bezahlt: einmal von dem Ladungsbeteiligten an den Unterverfrachter (Unterfracht, Konnossementsfracht), sodann von diesem an den Reeder (Hauptfracht).

Für die Havariegrosse-Verteilung kommt lediglich die Unterfracht in Betracht (Protokoll S. 2714/5); denn diese ist infolge des Havariegrosse-Opfers als verloren anzusehen, wie sich bei Betrachtung der folgenden beiden Fälle ergibt:

α) Ist die Unterfracht geringer als die Hauptfracht, so ist für den Unterverfrachter der Mehrbetrag, welcher dem Reeder gebührt, schon vor dem Havereifall durch Spekulation verloren gegangen. Ein bereits

vor Antritt der Reise verlorener Wert kann aber unmöglich in grofser Haverei ersetzt werden (Protokolle S. 4110).

β) Ist dagegen die Unterfracht höher als die Hauptfracht, so steht auch dieser höhere Betrag in Gefahr, durch Aufopferung des Stückgutes verloren zu gehen. Es gebührt daher dem Unterverfrachter der in den einzelnen Konnossementen ausgeworfene höhere Frachtbetrag.

2. Abzug der Ersatzfracht.

Von dem, dem Reeder zu ersetzenden Frachtverlust ist den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei zufolge die Ersatzfracht, welche der Reeder durch Übernahme anderer Güter an Stelle der geopferten erhält, in Abzug zu bringen.

Gelingt es dem Reeder, durch die Ersatzfracht mehr zu erhalten, als im ersten Frachtvertrage bedungen war, so kommt dieser Überschufs nicht ihm, sondern der Gemeinschaft zu gute; denn das Havariegrosse-Opfer soll den Beteiligten niemals Gewinn bringen (vergl. S. 152 oben).

3. Vergütung für Überfahrtsgelder.

Die Überfahrtsgelder sind im § 715 nicht besonders erwähnt. Sie sind aber in derselben Weise zu behandeln wie die Fracht; denn § 677 H. G. B. bestimmt ausdrücklich, dafs unter der Fracht allgemein auch die Überfahrtsgelder zu verstehen sind, wenn nicht das Gegenteil bestimmt ist.

Ein Verlust an Überfahrtsgeldern kann z. B. eintreten, wenn dieselben von dem Reisenden endgültig vorausbezahlt waren und das Schiff in einem Nothafen infolge einer Havariegrosse-Beschädigung kondemniert wird.

b. Berechnung der Beiträge (§§ 716 bis 724).

17. Prinzip der Verteilung des Schadens.

§ 716.

Der gesamte Schaden, welcher die grofse Haverei bildet, wird über das Schiff, die Ladung und die Fracht nach dem Verhältnisse des Wertes des Schiffes und der Ladung und des Betrags der Fracht verteilt.

1. Der § 716 enthält den allgemeinen Grundsatz für die Verteilung der Havariegrosse-Schäden, der in kürzerer Gestalt bereits im § 700 Abs. 2 ausgesprochen ist.

   In dem § 716 werden einander gegenübergestellt:

   a) Der gesamte Schaden, welcher die grofse Haverei bildet, das heifst die nach den §§ 710 bis 715 zu berechnenden Opfer und Schäden einschl. der verauslagten Havariegrosse-Kosten. Das ist die Passivmasse in der Havereirechnung.

   b) Die gesamten die Havariegrosse-Gemeinschaft bildenden Interessen, über welche der Schaden zu verteilen ist, das heifst Schiff, Fracht und Ladung. Dies ist die Aktivmasse in der Havereirechnung.

Die Passivmasse durch die Aktivmasse dividiert, ergibt den Havariegrosse-Prozentsatz, der auf die einzelnen Posten der Aktivmasse umgeschlagen den auf jedes Interesse entfallenden Beitrag ergibt. Der Schaden wird also prozentual sowohl über die geretteten, wie über die geopferten und beschädigten Interessen verteilt, wodurch diejenige Vermögenslage hergestellt wird, welche für jedes an der gemeinsamen Gefahr beteiligte Interesse bei Bestreitung des Opfers aus gemeinsamen Mitteln bestände.

Würde z. B. der Schaden 25% betragen, so wäre das Rechnungsverhältnis für die verschiedenen Interessen das folgende:

a) die unbeschädigten Interessen tragen mit 25% ihres Wertes bei;
b) die zu 20% beschädigten Interessen tragen mit 5% ihres Wertes bei;
c) die zu 25% beschädigten Interessen tragen weder bei, noch erhalten sie Ersatz;
d) die zu 50% beschädigten Interessen erhalten 25% Ersatz und
e) die geopferten Güter erhalten 75% Ersatz.

Das Endergebnis ist bei allen 5 Kategorien dasselbe; denn es bleiben jedem Interessenten nach der Verteilung 75% des Wertes, wie die Durchführung des obigen Beispieles zeigt:

Im Falle a) sind gerettet 100%, abzüglich 25% Beitrag = 75%,
„ „ b) „ „ 80%, „ 5% „ = 75%,
„ „ c) „ „ 75% = 75%,
„ „ d) „ „ 50%, zuzüglich 25% Ersatz = 75%,
„ „ e) werden ersetzt 75% = 75%.

2. Der § 716 enthält nur das Grundprinzip, dafs der Schaden über Schiff, Fracht und Ladung verteilt wird. Wenn die Ladung schlechthin für beitragspflichtig erklärt wird, so ist das nicht ganz korrekt und gemäfs § 718 dahin zu amendieren, dafs die Ladung nur beiträgt, soweit sie sich zur Zeit des Havereifalles an Bord des Schiffes oder eines Leichterfahrzeuges befunden hat.

Die Überfahrtsgelder, welche im § 721 für beitragspflichtig erklärt werden, sind hier nicht miterwähnt. Ebenso fehlt die Bestimmung, dafs die Fracht nur mit der im § 721 bestimmten Quote beizutragen hat.

3. Als beitragspflichtig und vergütungsberechtigt erklärt der Paragraph: Schiff, Fracht und Ladung, nicht aber die einzelnen Interessenten: Reeder, Ablader und Empfänger. Welche Personen die Beiträge zur grofsen Haverei zu leisten und die Vergütungen von den übrigen Havereibeteiligten zu empfangen haben, bestimmt sich daher im einzelnen Falle nach Lage der Umstände. Es ist Sache der Havereibeteiligten selbst, ihr Verhältnis gegenüber den übrigen Beteiligten und die sich daraus für sie ergebenden Pflichten und Rechte beim Dispacheur klarzustellen. Tun sie dies nicht, so haben sie die daraus entstehenden Rechtsnachteile zu tragen. Hierzu ist in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 1. November 1889 (H. G. Ztg. 1890 S. 29) folgendes ausgeführt worden:

„Sind die Absender die Ladungsbeteiligten und als solche beitragspflichtig und vergütungsberechtigt, überlassen diese aber die Disposition über ihre Waren und die Wahrnehmung ihrer in der Havariegrosse an diese Waren geknüpften Pflichten und Rechte den durch Konnossemente oder sonstwie legitimierten Empfängern, so genehmigen sie damit stillschweigend die von diesen solchermafsen für sie ausgeübte Vertretung den übrigen Havarie-Interessenten gegenüber und berechtigen somit die letzteren, an jene, die in der Havariegrosse formell als Ladungsbeteiligte auftreten, die Havarievergütungen mit der Wirkung auszuzahlen, dafs die Havariegemeinschaft durch diese Zahlungen ihrer Verpflichtungen ledig wird."

18. Beitrag des Schiffes nebst Zubehör.

§ 717.

Das Schiff nebst Zubehör trägt bei:

1. mit dem Werte, welchen es in dem Zustand am Ende der Reise bei dem Beginne der Löschung hat;

2. mit dem als grofse Haverei in Rechnung kommenden Schaden an Schiff und Zubehör.

Von dem im Abs. 1 No. 1 bezeichneten Werte ist der noch vorhandene Wert derjenigen Ausbesserungen und Anschaffungen abzuziehen, welche erst nach dem Havereifall erfolgt sind.

1. Zweck des Paragraphen.

a) Ebenso wie für die Vergütungsberechtigung entscheidet auch für die Beitragspflicht zur grofsen Haverei nach deutschem Recht das Ende der Gemeinschaft. Beitragspflichtig sind daher die der Gefahr ausgesetzten und durch das gemeinschaftliche Opfer geretteten Werte, wenn und soweit dieselben am Orte der Reisebeendigung zur Zeit des Beginns der Löschung des Schiffes — d. h. in dem Augenblick, in welchem Schiff und Ladung sich trennen — noch vorhanden sind. Der Augenblick des Antritts der Reise und der Zeitpunkt des Havereifalls, die zum Teil in fremden Rechten für die Beitragspflicht als mafsgebend erklärt werden, bleiben aus folgenden Gründen unberücksichtigt:

α) Dem Grundprinzip der grofsen Haverei zufolge kann nur derjenige Wert zum Beitrage herangezogen werden, der durch das Havariegrosse-Opfer gerettet worden ist, also zur Zeit desselben vorhanden war. Würde das Schiff mit demjenigen Werte beitragen müssen, den es im Augenblick des Antritts der Reise hatte, so würde der Reeder ungerechtfertigterweise auch mit den vor dem Havariegrosse-Opfer eingetretenen Wertverringerungen infolge von Partikularschäden oder von gewöhnlicher Abnutzung beizutragen haben, während anderseits Verbesserungen, die vor dem Havereifall vorgenommen und durch das Havariegrosse-Opfer gerettet worden sind, nicht beitragspflichtig wären.

β) In konsequenter Durchführung des Gedankens, dafs derjenige Wert als beitragspflichtig zu gelten hat, welcher durch das Havariegrosse-Opfer gerettet worden ist, müfste man das Schiff mit dem Werte zur Zeit des Havereifalles beitragen lassen. Diese Regelung würde aber dem wirtschaftlichen Zweck der Seeunternehmung nicht gerecht werden. Denn bei der Seereise kommt es den Interessenten lediglich auf das Endergebnis der Reise an (Protokolle S. 2724 bis 2728). Würde man für die Beitragspflicht die Zufälle nach dem Havereifalle bis zum Endpunkt der Reise aufser acht lassen, so müfste z. B. bei einem nach dem Havereifall eintretenden Totalverlust des Schiffes der Reeder gleichwohl mit dem Werte desselben zur grofsen Haverei beitragen. Dies würde aber mit dem Grundsatze im Widerspruch stehen, dafs die grofse Haverei die einzelnen Interessenten nicht persönlich verpflichtet, sondern nur eine dingliche Obliegenheit der in der Gemeinschaft von Schiff und Ladung befindlichen Sachen schafft (vergl. oben § 704 und die Bemerkungen dazu).

b) Im Einklang mit dem Grundprinzip der grofsen Haverei läfst das deutsche Recht das Schiff mit seinem vollen Werte beitragen. Das deutsche Recht steht hierin im Gegensatz zu der Mehrzahl der romanischen Rechte, welche Schiff und Fracht nur mit der Hälfte ihres Wertes beitragen lassen. Dieser dem „Consolado del mare" entnommene Grundsatz fand zuerst Aufnahme in die französische Gesetzgebung und ist von da auch in eine Reihe der dem französischen Code nachgebildeten Gesetze übergegangen (vergl. Frankreich, Art. 401; Italien, Art. 647; Rumänien, Art. 647; Portugal, Art. 636 u. a.). Diese Regelung stellt eine einseitige Bevorzugung des Schiffes vor den übrigen Interessen ohne innere Berechtigung dar.

2. Wert des Schiffes am Ende der Reise.

Als Endpunkt der Reise gilt, wie in den Bemerkungen zum § 714 auf S. 155ff. bereits näher ausgeführt ist, bei einer einfachen Reise der Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, der Nothafen, in welchem Schiff und Ladung sich trennen, oder (im Falle des vollständigen Verlustes der Ladung nach dem Havariegrosse-Opfer) der nächste Ort, wohin das Schiff in Sicherheit gebracht ist. Läuft das Schiff Zwischenhäfen an, so endet die Reise für das Schiff erst mit der Erreichung des Bestimmungsortes, bezw. mit der endgültigen Löschung der ganzen Ladung im Nothafen.

Daraus, dafs für den beitragenden Wert des Schiffes das Ende der Reise mafsgebend sein soll, folgt, dafs bei der Abschätzung des Schiffswertes auf Verschlechterungen des Zustandes des Schiffes, welche nach dem Havariegrosse-Fall eintreten, insbesondere auf Partikularschäden und die gewöhnliche Abnutzung Rücksicht genommen und der Betrag derselben von den im Augenblick der Gefahr vorhandenen Werten in Abzug gebracht werden mufs. Wenn also z. B. das Schiff gleich nach der Rettungsmafsregel einen Nothafen anläuft, dort durch Sachverständige eine Taxe seines Wertes in dem Zustande

aufnehmen läfst, wie es aus See kommt, darauf die Reise fortsetzt und noch vor Ankunft am Bestimmungsorte eine Partikularbeschädigung erleidet, so darf das Schiff nicht mit der Werttaxe im Nothafen und dem als grofse Haverei in Rechnung kommenden Schaden zum Beitrage herangezogen werden; denn die Nothafen-Taxe hat sich durch den späteren, dem Schiffe zugestofsenen Unfall vermindert. Es mufs vielmehr am Ende der Reise eine neue Taxe nach dem dortigen Werte aufgemacht werden.

Der Abschätzung des Schiffswertes ist derjenige Betrag zu Grunde zu legen, welchen das Schiff für den Reeder hat. Dies braucht nicht immer der gemeine Handelswert zu sein, was namentlich bei veralteten und ungewöhnlichen Schiffstypen, die nur einen geringen Markt haben, anzunehmen sein wird. Wird das Schiff am Orte der Reisebeendigung verkauft, z. B. infolge von Kondemnation, so ist der dabei erzielte Erlös als mafsgebend anzusehen.

3. Der als grofse Haverei in Rechnung kommende Schaden.

a) In allen modernen Seerechten ist bestimmt, dafs auch die geopferten und in Havariegrosse zu vergütenden Interessen zur Tragung des gemeinsamen Schadens herangezogen werden (vergl. Frankreich, Art. 146; Belgien, Art. 107; Niederlande, Art. 727; Italien, Art. 637, 645 u. a. m.). Dieser Standpunkt rechtfertigt sich durch folgende Erwägungen:

α) Durch die Havariegrosse-Verteilung soll den geschädigten Interessenten ein Ausgleich, nicht aber ein Vorteil vor den Interessenten der geretteten Güter gegeben werden. Ein Vorteil aber würde für die geschädigten Güter bestehen, wenn diese voll ersetzt werden, ohne zu einem Beitrag verpflichtet zu sein, während die geretteten Güter nur mit ihrem Werte nach Abzug des Beitrages erhalten bleiben.

β) Da das Recht auf Vergütung in grofser Haverei sich an die Erhaltung der beitragspflichtigen Interessen knüpft, so wird durch das Havariegrosse-Opfer gleichzeitig mit den beitragspflichtigen Gegenständen auch der Anspruch auf Vergütung aus dem Werte derselben gerettet; denn würden die beitragspflichtigen Güter untergehen, so ginge damit auch den geopferten Gütern ihr Anspruch auf Vergütung verloren, weil nichts mehr vorhanden sein würde, woraus die Vergütung, für die gemäfs § 726 eine persönliche Haftung der beitragspflichtigen Interessenten nicht besteht, bestritten werden könnte. Die geopferten Güter müssen daher mit dem Werte der Vergütung, die ihnen aus der Havariegrosse zusteht, auch wieder beitragen (vergl. Motive zum preufs. Entwurf, S. 314 und 315).

b) Dem unter a) entwickelten Grundsatze zufolge läfst das deutsche Handelsgesetzbuch das Schiff auch mit dem „als grofse Haverei in Rechnung kommenden Schaden“ beitragen. Aus dieser Fassung des Gesetzes ergibt sich folgendes:

α) Der „in Rechnung kommende“ Schaden. Die Beitragspflicht erstreckt sich auf den vollen Havariegrosse-Schaden, nicht etwa blofs

auf die Havariegrosse-Vergütung nach Abzug des Beitrages (vergl. Protokolle S. 4223). Es ist deshalb irreführend, wenn man von einer Beitragspflicht der Vergütungen spricht.

β) Der „Schaden". Das Gesetz erwähnt als beitragspflichtig nur den als grofse Haverei in Rechnung kommenden Schaden, nicht aber die Kosten. Letztere sollen, wie sich aus den Beratungen in der Handelsgesetzgebungs-Kommission ergibt, deshalb nicht zur Beitragspflicht herangezogen werden, weil sie sich nicht mit in der Gefahr befunden haben, sondern als Auslagen erscheinen, welche der Reeder im Interesse der Havereigemeinschaft bestritten hat (Protokolle S. 4111).

Ausgenommen von der Beitragspflicht sind also z. B. die vom Schiffe aufgewendeten Aufenthaltskosten im Nothafen (§ 706 No. 4) sowie sonstige Aufwendungen und Auslagen, die von einem Beteiligten zwecks Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr gemacht wurden.

4. Abzug des Wertes der nach dem Havereifall erfolgten Verbesserungen.

a) Ausbesserungen und Anschaffungen nach dem Havereifall. Die Bestimmung in No. 1 des § 717, dafs das Schiff mit dem Werte beizutragen hat, welchen es in dem Zustand am Ende der Reise bei dem Beginne der Löschung hat, bedarf in dem Falle einer Korrektur, wenn nach dem Havereifall Verbesserungen am Schiffe oder dessen Zubehör vorgenommen worden sind. Wie schon am Eingange der Ausführungen zu diesem Paragraphen hervorgehoben worden ist, sind als beitragspflichtig nur die der Gefahr ausgesetzten und durch das Havariegrosse-Opfer geretteten Werte anzusehen. Hieraus folgt ohne weiteres, dafs der Teil des Schiffswertes, welcher zur Zeit der gemeinschaftlichen Gefahr noch nicht vorhanden war, sondern erst nach dem Havereifall in die Gemeinschaft gekommen ist, d. i. der Wert der späteren Ausbesserungen und Anschaffungen, von dem Wert am Ende der Reise abgezogen werden mufs. Hierbei ist es gleichgültig, ob die nach dem Havereifall vorgenommenen Verbesserungen sich auf Partikularschäden oder auf Havariegrosse-Schäden beziehen, wie im folgenden näher nachzuweisen ist:

α) Ausbesserungen des Schiffes, welche nach dem Havariegrosse-Fall vorgenommen worden sind, um einen Partikularschaden zu beseitigen, sowie Neuanschaffungen von Ankern, Ketten, Segeln etc. sind der Havariegrosse-Gefahr gar nicht ausgesetzt gewesen und können deshalb auch nicht beitragspflichtig sein, gleichviel wann der Schaden, durch welchen die Verbesserungen notwendig geworden sind, eingetreten ist. Dieser Standpunkt ist in der deutschen Handelsgesetzgebungs-Konferenz, wie folgt, begründet worden:

„Es kann nicht darauf ankommen, wann die partikuläre Haverei eingetreten ist, sondern nur darauf, wann die Reparatur vorgenommen wurde. Die nach dem Eintritt der grofsen Haverei

aufgewendeten Reparaturkosten können, gleichviel ob die partikuläre Haverei vor oder nach der grofsen Haverei oder zugleich mit derselben eingetreten, billigerweise nicht beitragspflichtig sein, weil sonst der vorsichtige Reeder, der ohne Zögern und vielleicht mit einem gröfseren Aufwande, als wenn er damit bis zur Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen gewartet hätte, die Reparatur partikulärer Havereien vorgenommen hat, in einer schlimmeren Lage sein würde als ein nachlässiger Reeder, welcher die Reparatur erst im Bestimmungshafen vornehmen läfst. Die Verbindlichkeit, mit dem auf die Reparatur von partikulären Havereien später verwendeten Kapitale zur grofsen Haverei beizutragen, ist um so weniger gerechtfertigt, als der Reeder dasselbe noch auf Bodmerei u. dergl. schuldig sein kann. Dieses Kapital ist aber der Seegefahr, um deren Beseitigung es sich bei der grofsen Haverei handelt, gar nicht ausgesetzt gewesen" (Protokolle S. 2772).

β) Kosten für Ausbesserungen und Anschaffungen, welche infolge eines Havariegrosse-Schadens aufgewendet worden sind, dürfen an sich von dem beitragspflichtigen Werte des Schiffes nicht abgezogen werden. Der vergütungsberechtigte Interessent soll ja gerade, wie oben sub 3 ausgeführt ist, mit dem in Rechnung kommenden Havariegrosse-Schaden wiederum beitragen. Da aber in Ziffer 2 des § 717 allgemein bestimmt ist, dafs der Havariegrosse-Schaden beitragspflichtig ist, so müssen die im Nothafen für die Ausbesserung des Havariegrosse-Schadens aufgewendeten Kosten von dem in Ziffer 1 festgesetzten Werte in Abzug kommen, da sonst die fraglichen Kosten doppelt zur Beitragspflicht herangezogen würden.

b) Der „noch vorhandene Wert" der Ausbesserungen und Anschaffungen. Der Wert der unter a) erwähnten Ausbesserungen und Anschaffungen kommt nach der Vorschrift des Absatzes 2 des § 717 nur insoweit in Abzug, als er am Ende der Reise noch vorhanden ist. Es darf deshalb nicht abgezogen werden:

α) derjenige Betrag der durch die Verbesserungen entstandenen Werterhöhung, welcher durch neue Unfälle wieder verloren gegangen ist, bevor das Schiff den Bestimmungsort erreicht hat;

β) der Mehrbetrag, welcher für die Ausbesserungen oder Anschaffungen im Nothafen wegen lokaler Verhältnisse gegenüber den Kosten am Bestimmungsorte hat aufgewendet werden müssen. Hierzu heifst es in den Protokollen auf S. 4112:

„Würde in diesem Falle die ganze Summe von dem Werte des Schiffes in Abzug kommen, so würde eine dem Reeder zur Last fallende besondere Haverei zum Teil den Ladungsbeteiligten aufgebürdet werden.

Auch könnte leicht der Fall eintreten, dafs die aufgewendeten Reparaturkosten den Wert des Schiffes am Bestimmungsorte übersteigen, so dafs die Beitragspflicht des Schiffes vollständig beseitigt wäre."

Gegen diese Regelung sprechen aber folgende Erwägungen:

α) Forderungen, welche durch einen späteren Notfall begründet sind, werden gemäfs § 722 zum vollen Betrage vom Beitragswerte abgezogen. Es besteht also das Mifsverhältnis, dafs Kosten für Ausbesserungen und Neuanschaffungen, wenn sie aus den Mitteln des Reeders bestritten sind, nur zum Teil, wenn sie dagegen durch Kreditgeschäfte oder Bodmerei aufgenommen worden sind, voll von dem Beitragswerte abzuziehen sind.

β) Betreffen die Verbesserungen einen Havariegrosse-Schaden, so hat der Reeder beizutragen mit dem Werte des Schiffes zuzüglich der gesamten Kosten der Verbesserungen (§ 717 No. 2) und abzüglich des noch vorhandenen Wertes derselben (§ 717 No. 3). Da nun Ausbesserungen und Anschaffungen im Nothafen vielfach bedeutend teurer sind als im Bestimmungshafen, so mufs der Reeder aufser mit dem ihm geretteten Wert des Schiffes am Bestimmungshafen auch mit der Wertverringerung der infolge der grofsen Haverei notwendig gewordenen Verbesserungen beitragen. Hierdurch wird aber die ihm zustehende Vergütung ohne inneren Grund geschmälert.

Mit Rücksicht auf diese Erwägungen werden nach englischem und amerikanischem Recht (Gourlie S. 523, Lowndes S. 306) sowie nach den York-Antwerp-Regeln (R. XVII) die gesamten auf die Ausbesserung und Anschaffung verwendeten Kosten, also nicht allein der noch vorhandene Wert derselben, von dem beitragspflichtigen Wert des Schiffes abgesetzt.

19. Beitrag der Ladung.

§ 718.

Die Ladung trägt bei:

1. *mit den am Ende der Reise bei dem Beginne der Löschung noch vorhandenen Gütern oder, wenn die Reise durch den Verlust des Schiffes endet (§ 714), mit den in Sicherheit gebrachten Gütern, soweit in beiden Fällen diese Güter sich zur Zeit des Havereifalls am Bord des Schiffes oder eines Leichterfahrzeugs (§ 706 No. 2) befunden haben;*
2. *mit den aufgeopferten Gütern (§ 711).*

1. Zweck des Paragraphen.

Wie schon in der Einleitung zum § 717 hervorgehoben, sind nach deutschem Recht beitragspflichtig die der gemeinschaftlichen Gefahr ausgesetzten und durch das Havariegrosse-Opfer geretteten Werte, wenn und soweit dieselben am Orte der Reisebeendigung zur Zeit des Beginns der Löschung noch vorhanden sind. Der § 718 enthält die Anwendung dieses Grundsatzes auf die Ladung.

2. Die am Ende der Reise bei dem Beginn der Löschung noch vorhandenen bezw. in Sicherheit gebrachten Güter.

Der Ort der Reisebeendigung ist bei einfachen Reisen der Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, der Nothafen, in welchem die

ganze Ladung endgültig gelöscht wird, oder — im Falle des vollständigen Verlustes des Schiffes nach dem Havereifall — der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist. Bei zusammengesetzten Reisen endigt die Reise für jeden Teil der Ladung an dem Orte, wo die endgültige Löschung dieses Teiles erfolgt (vergl. hierzu die Bemerkungen zum § 714 auf S. 155ff.).

Der Beginn der Löschung ist der Augenblick, in welchem Schiff und Ladung sich endgültig trennen. War zunächst nur eine vorläufige Löschung beabsichtigt, ist aber die Wiedereinladung später — z. B. wegen Kondemnation des Schiffes oder wegen Auflösung des Frachtvertrages seitens der Ladungsbeteiligten — aufgegeben worden, so ist die gewollte vorläufige Löschung als endgültig anzusehen. Ist z. B. die Ladung zu Beginn der Löschung 100 000 Mark wert gewesen und ging dieselbe vor der Aufgabe der Wiedereinladung der Güter ganz oder zum Teil unter, so ist gleichwohl die Ladung mit 100 000 Mark beitragspflichtig. Dagegen ist nach Regel XVII der York-Antwerp-Rules in diesem Falle der geringere Wert der Güter zur Zeit der Aufgabe ihrer Wiedereinladung (termination of the adventure) beitragspflichtig.

3. Güter, welche sich zur Zeit des Havereifalles an Bord des Schiffes befunden haben.

Beitragspflichtig sind — den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei zufolge — nur die Güter, welche der gemeinsamen Gefahr ausgesetzt waren und am Ende der Reise noch vorhanden sind. Hieraus folgt:

a) Güter, welche erst nach Beseitigung der gemeinschaftlichen Gefahr in einem Hafen, welchen das Schiff angelaufen hat, an Bord geschafft werden, tragen nicht bei.

b) Güter, welche zur Zeit der Gefahr sich in der Gemeinschaft befunden haben, können nicht mehr zur Beitragsleistung herangezogen werden, wenn sie wegen nachträglichen Verlustes das Reiseziel nicht erreichen.

c) Güter, welche endgültig gelöscht worden sind, haben zu später entstandenen Kosten derselben grofsen Haverei nicht mehr beizutragen. So ist in folgendem Rechtsfalle von dem hanseatischen Oberlandesgericht durch Urteil vom 17. Dezember 1887 entschieden worden:

> Das Schiff „Anni“ hatte Bremerhaven als Nothafen angelaufen und daselbst 3000 Fafs Petroleum endgültig gelöscht. Diese wurden vom Gericht zu den später entstandenen Kosten, nämlich zu den Kosten des Auslaufens aus dem Nothafen, für nicht beitragspflichtig erklärt (H. G. Ztg. 1888 S. 24).

d) Güter, welche im Nothafen gelöscht und auf Lager gebracht worden sind, haben zu einer neuen grofsen Haverei, welche das Schiff und die noch an Bord befindlichen Güter im Nothafen trifft, nicht beizutragen. Gegen diese Bestimmung läfst sich anführen, dafs die Gemeinschaft zwischen dem Schiff und der nur zeitweilig gelöschten Ladung noch fortbesteht und dafs die Rettung des Schiffes aus der neuen Gefahr den gelöschten Gütern die Fortsetzung der Reise ermöglicht. Für die Bestimmung spricht aber,

dafs auch die Schäden, welche der im Nothafen gelöschten Ladung während der Lagerung zustofsen, gemäfs § 706 No. 4 in grofser Haverei nicht ersetzt werden (Protokolle S. 2729 bis 2730).

4. Güter, welche sich zur Zeit des Havereifalles an Bord eines Leichterfahrzeuges befunden haben.

a) Beitragspflicht. Das deutsche Handelsgesetzbuch stellt — im Gegensatz zu den Gesetzen Frankreichs (Art. 427), Skandinaviens (§ 208) und anderer Länder — den Gütern an Bord des Schiffes die auf einem Leichterfahrzeug befindlichen Güter gleich. Voraussetzung ist hierbei aber, wie durch den Hinweis auf § 706 No. 2 ausgedrückt wird, dafs die Umladung in das Leichterfahrzeug infolge einer Havariegrosse-Gefahr erfolgte. Beim Vorliegen dieser Voraussetzung besteht eine Beitragspflicht der abgeleichterten Güter dann, wenn sich während ihrer Lagerung in Leichterfahrzeugen nach Beseitigung der Gefahr, welche zu ihrer Ableichterung Anlafs gab, infolge einer neuen Gefahr eine neue grofse Haverei an Bord des Hauptschiffes ereignet (Protokolle S. 2731).

Der Grund für diese Regelung liegt in folgendem:

Jede Gefahr, welche das Hauptschiff von neuem trifft, geht zugleich auch die im Leichterschiffe befindlichen Güter an. Die ursprüngliche Gefahr ist nicht eher beseitigt, als bis die geleichterten Güter an Bord des Hauptschiffes zurückgebracht worden sind oder ihre Wiedereinladung endgültig aufgegeben worden ist; denn die geleichterten Güter gehen regelmäfsig verloren, wenn das Hauptschiff zu Grunde geht und die Reise auf dem Leichterfahrzeuge fortgesetzt werden mufs. Jedes wegen einer neuen Gefahr des Hauptschiffes gebrachte Opfer ist somit auch im Interesse der auf dem Leichterfahrzeuge befindlichen Güter gebracht (Protokolle S. 2732).

b) Keine Beitragspflicht besteht aber für Güter:

α) welche sich infolge gewöhnlichen Ladens an Bord des Leichterschiffes befinden, da in diesem Falle die Gemeinschaft zwischen diesen Gütern und dem Hauptschiffe noch gar nicht begründet ist;

β) welche sich infolge gewöhnlichen Löschens an Bord des Leichterschiffes befinden, da in diesem Falle die Gemeinschaft zwischen diesen Gütern und dem Hauptschiffe bereits gelöst ist;

γ) welche in anderen Fällen in Leichterfahrzeuge übergeladen sind, ohne dafs die Ableichterung zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr für Schiff und Ladung notwendig gewesen ist.

c) Besondere Gemeinschaft des Leichterschiffes und der in demselben befindlichen Güter. Die Frage, ob zwischen dem Leichterschiff selbst und den in dasselbe übergeschlagenen Gütern eine besondere Havariegrosse-Gemeinschaft begründet werden kann, läfst das Gesetz unentschieden, da für eine besondere und ausdrückliche Regelung dieser Frage kein Bedürfnis als vorhanden angenommen wurde. Die Frage ist deshalb lediglich nach den allgemeinen Vorschriften über die grofse Haverei zu beurteilen (Protokolle S. 2730).

5. Aufgeopferte Güter.

Wie schon in den Bemerkungen zum § 717 unter No. 3 (S. 164f.) ausführlich erörtert worden ist, müssen auch die geopferten und in grofser Haverei zu vergütenden Interessen zur Tragung des gemeinschaftlichen Schadens herangezogen werden. Demgemäfs bestimmt No. 2 des § 718, dafs die aufgeopferten Güter beitragspflichtig sind, und zwar besteht diese Beitragspflicht nicht allein für die grofse Haverei, in welcher die Güter geopfert wurden, sondern auch für alle späteren bis zum Ende der Reise eintretenden grofsen Havereien. Denn in beiden Fällen ist die den geopferten Gütern zustehende Vergütung nur von den an der Gemeinschaft beteiligten Gegenständen zu tragen und wird deshalb mit diesen durch die Havariegrosse-Mafsregeln gerettet (Motive zum preufs. Entw. S. 315).

Zu den aufgeopferten Gütern gehören, wie aus dem Hinweis auf § 711 folgt, auch diejenigen, welche zur Deckung der grofsen Haverei verkauft worden sind (vergl. § 706 No. 7). Unter Umständen kommen aber auch die, zum Zwecke einer nicht zur grofsen Haverei gehörenden Aufwendung, vom Schiffer verbodmeten, verkauften oder verwendeten Güter in Betracht. Wenn nämlich in diesen Fällen der geschädigte Ladungsbeteiligte aus Schiff und Fracht nicht vollständig befriedigt werden kann, so ist ihm zufolge § 732 nach den Grundsätzen der grofsen Haverei Ersatz zu leisten. Dementsprechend ist er dann sowohl hier wie bei einer etwa später eintretenden grofsen Haverei mit dem Werte, durch welchen die Vergütung bestimmt wird, beitragspflichtig (vergl. die Bemerkungen zum § 732 unter No. 4).

20. Wert der beitragspflichtigen Güter.

§ 719.

Bei der Ermittelung des Beitrags kommt in Ansatz:

1. *für Güter, die unversehrt sind, der Marktpreis oder der durch Sachverständige zu ermittelnde Preis (§ 711), welchen sie am Ende der Reise bei dem Beginn und am Orte der Löschung des Schiffes, oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffes endet (§ 714), zur Zeit und am Orte der Bergung haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Kosten;*
2. *für Güter, die während der Reise verdorben sind oder eine zur grofsen Haverei nicht gehörige Beschädigung erlitten haben, der durch Sachverständige zu ermittelnde Verkaufswert (§ 712), welchen die Güter im beschädigten Zustande zu der in No. 1 erwähnten Zeit und an dem dort bezeichneten Ort haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Kosten;*
3. *für Güter, die aufgeopfert worden sind, der Betrag, welcher dafür nach § 711 als grofse Haverei in Rechnung kommt;*
4. *für Güter, die eine zur grofsen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, der nach No. 2 zu ermittelnde Wert, welchen die Güter im beschädigten Zustande haben, und der Wertsunterschied, welcher nach § 712 für die Beschädigung als grofse Haverei in Rechnung kommt.*

1. Zweck des Paragraphen.

Das Prinzip des § 718 wird im § 719 auf die einzelnen Fälle angewandt. Für die Berechnung der Werte der Ladung sind hierbei dieselben Grundsätze für mafsgebend erklärt, welche in den §§ 711 bis 713 für die Vergütungen bei geopferter oder beschädigter Ladung aufgestellt worden sind.

Für Güter, welche einen Havariegrosse-Schaden nicht erlitten haben, kommt — analog der Bestimmung des § 717 — der Wert in Anrechnung, welchen dieselben am Ende der Reise haben. Dieser Wert wird bei unversehrten Gütern gemäfs Ziffer 1 nach dem Marktpreis, bezw. dem durch Sachverständige zu ermittelnden Preis, und bei verdorbenen oder beschädigten Gütern gemäfs Ziffer 2 nach dem durch Sachverständigentaxe festzustellenden Verkaufswert — in beiden Fällen unter Abzug von Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten — bestimmt.

Güter, welche einen Havariegrosse-Schaden erlitten haben, sind mit dem vollen Betrage dieses Schadens wieder beitragspflichtig. Aufgeopferte Güter kommen daher mit ihrem vollen Werte (Ziffer 3), beschädigte mit dem Schadensbetrage zuzüglich des Wertes der Güter im beschädigten Zustande (Ziffer 4) in Anrechnung.

2. Marktpreis oder der durch Sachverständige zu ermittelnde Preis (vergl. hierüber die Bemerkungen zum § 711 unter 3 auf S. 149f.).

3. Ende der Reise bezw. Ort der Bergung (vergl. hierüber die Bemerkungen zum § 714 auf S. 155ff.).

4. Beginn der Löschung (vergl. hierüber die Bemerkungen zum § 714 unter 4 auf S. 157 und zum § 178 unter 2 auf S. 168).

5. Zeit der Bergung.

Im Gegensatz zu der entsprechenden Bestimmung bei der Löschung des Schiffes ist hier nicht von dem Beginn der Bergung die Rede. Es entscheidet mithin in diesem Falle für die Beitragspflicht erst die vollendete Bergung. Und mit Recht; denn der Zustand der Güter bei Beginn der Bergung ist vielfach schwer zu ermitteln, ebenso ist schwer festzustellen, ob die Schäden vor oder erst während der Bergung entstanden sind (vergl. Heck S. 365).

6. Abzüge.

Der Preis der Güter am Bestimmungsort, der gemäfs § 719 die Grundlage der Beitragsberechnung bildet, enthält aufser dem durch die grofse Haverei geretteten Werte auch alle Aufwendungen, welche nach dem Havereifalle gemacht worden sind, um den Preis am Bestimmungsorte zu erzielen. Diese Kosten wären im Falle des Verlustes der Güter erspart worden und müssen deshalb — dem Prinzip der grofsen Haverei zufolge — von dem Preise der Güter am Bestimmungsort abgezogen werden.

Im einzelnen kommen folgende Abzüge in Betracht:

a) Fracht.

α) Die Fracht geretteter Güter wird hier (gemäfs No. 1, 2 und 4) im Gegensatz zu der Bestimmung im § 711, wonach nur die ersparte Fracht in Abzug kommt (vergl. S. 150f.), von dem Preise der Güter stets im vollen Betrage abgezogen. Dies gilt auch dann, wenn die Fracht nicht im Risiko des Reeders, sondern im Risiko des Ladungsbeteiligten gestanden hat, wenn z. B. die Fracht endgültig vorausbezahlt und vereinbart worden ist, dafs dieselbe auch im Falle des Unterganges der Güter nicht zurückerstattet wird. Der Ladungsbeteiligte hat aber im letzteren Falle gemäfs § 721 selbständig mit dem Betrage der Fracht zur grofsen Haverei beizutragen. Diese Regelung bezweckt, in der Dispache für die beitragspflichtigen Werte: Schiff, Fracht und Ladung, stets abgesonderte Posten zu haben, wodurch die Dispachierung vereinfacht und die Kontrolle der Dispache erleichtert wird.

Die Regelung des deutschen Rechts ist auch in den Gesetzen Skandinaviens (§§ 208, 210) und Finnlands (Art. 146) enthalten. Dagegen ist nach den Rechten Englands, Amerikas, Belgiens (Art. 105, 107), Italiens (Art. 654 Abs. 2, 655) und anderer Länder sowie nach den York-Antwerp-Regeln (XVII) bei endgültig vorausbezahlter Fracht der volle Wert der Güter am Ende der Reise beitragspflichtig, so dafs dann in diesem Falle ein selbständiger Dispacheposten für die Fracht nicht zu bilden ist. Der materielle Unterschied dieser Rechte gegenüber dem deutschen Standpunkte besteht nur darin, dafs nach den fremden Rechten der Ladungseigentümer mit dem Preise der Ladung am Ende der Reise einschliefslich der vollen Fracht beizutragen hat, während er nach deutschem Recht gemäfs § 719 mit dem Wert der Ladung abzüglich der Fracht und gemäfs § 721 nur mit zwei Dritteln der Fracht beitragspflichtig ist.

β) Die Fracht aufgeopferter Güter wird dagegen gemäfs No. 3 (in Übereinstimmung mit der Bestimmung des § 711) von dem Preise am Bestimmungsorte nur dann abgezogen, wenn sie im Falle des Unterganges der Güter erspart worden wäre. In No. 3 ist ausdrücklich derjenige Betrag, der nach § 711 als grofse Haverei in Rechnung kommt, als beitragspflichtig erklärt. Stand daher die Fracht im Risiko des Befrachters, war dieselbe z. B. vorausbezahlt und auch im Falle des Unterganges der Güter nicht zurückzuerstatten, so ist dieselbe durch das Havariegrosse-Opfer nicht gerettet worden und darf mithin von dem Wert am Bestimmungsorte nicht abgezogen werden. In diesem Falle besteht aber anderseits keine selbständige Beitragspflicht der Fracht gemäfs § 721 (vergl. die Bemerkungen zum § 721 unter 1Bb auf S. 176).

b) Zölle und sonstige Kosten. Im Falle des Unterganges der Güter auf hoher See wäre der für die Einfuhr in den Bestimmungshafen bezahlte

Zoll erspart worden. Derselbe kann deshalb nicht als gerettet betrachtet werden und ist demgemäfs von dem Preise der Güter im Bestimmungshafen in Abzug zu bringen.[1])

Das gleiche gilt von allen denjenigen Kosten, die, im Falle des Verlustes der geretteten Güter in der gemeinschaftlichen Gefahr, nicht entstanden wären. Hierzu gehören namentlich: die Kosten der Löschung und Lagerung der Güter im Bestimmungshafen, die Maklercourtage zur Vermittelung des Verkaufsgeschäftes, Beiträge zu späteren grofsen Havereien oder zu sonstigen Notfällen u. a.

7. Der als grofse Haverei in Rechnung kommende Betrag.

In Übereinstimmung mit der Regelung der Beitragspflicht des Schiffes gemäfs § 717 No. 2 ist in No. 3 und 4 des § 719 bestimmt, dafs diejenigen Güter, welche in grofser Haverei aufgeopfert oder verkauft worden sind, mit dem vollen Werte beitragen, mit dem sie in der Havariegrosse in Rechnung gestellt sind, da auch dieser Wert durch das Opfer erhalten worden ist (Protokolle S. 2733). Der Vergütungsberechtigte darf also nicht von der zu leistenden Vergütung seinen eigenen Beitrag abziehen und nur mit dem Reste, also gleichsam mit dem Nettobetrag der ihm wirklich auszuzahlenden Vergütung, beitragen (Protokolle S. 4223).

21. Beitragspflicht geworfener Güter.

§ 720.

Sind Güter geworfen, so haben sie zu der gleichzeitigen oder einer späteren grofsen Haverei im Falle ihrer Bergung nur beizutragen, wenn der Eigentümer eine Vergütung verlangt.

1. Die Frage, ob geworfene und wieder geborgene Güter zu späteren grofsen Havereien beizutragen haben, welche nach ihrer Trennung vom

[1]) Bei der Binnenschiffahrt liegen die Verhältnisse dann anders, wenn der Zoll im Augenblicke des Havereifalles bereits bezahlt oder fällig geworden ist. In diesem Falle wird der Zoll durch das Havariegrosse-Opfer gerettet, da der Untergang des Gutes auch den Verlust des gezahlten oder fälligen Zolles zur Folge haben würde. Demgemäfs bestimmt § 85 des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes, dafs ein Abzug des Zolles für gerettete Güter nur insoweit stattfindet, als der Zoll noch nicht entrichtet ist.

Ebenso kommt der Zoll dann nicht in Abzug, wenn die Ladung auf Begleitschein II abgefertigt worden ist. Der Begleitschein II dient dazu, wie im § 33 des Vereins-Zollgesetzes bestimmt ist, die Erhebung des durch spezielle Revision ermittelten Zollbetrages einem anderen Amte gegen Sicherheitsleistung zu überweisen. Der Zollbetrag ist in diesem Falle nur gestundet; er ist bereits endgültig bestimmt und mufs auch im Falle des Verlustes der Ladung voll bezahlt werden. Die auf Begleitschein II abgefertigte Ladung ist mithin ebenso zu behandeln, als wenn der Zoll bereits an der Grenze bar entrichtet worden wäre.

Einen anderen Zweck verfolgt der Begleitschein I. Dieser soll den richtigen Eingang der über die Grenze eingeführten Waren am inländischen Bestimmungsorte oder die Wiederausfuhr solcher Waren sichern (§ 33 des Vereins-Zollgesetzes). In diesem Falle tritt nach § 48 des Zollgesetzes ein Zollerlafs ein, wenn die Ladung erweislich auf dem Transporte durch Zufall zu Grunde gegangen ist. Der Zoll steht also hier nicht im Risiko und mufs von dem beitragspflichtigen Werte der Ladung abgezogen werden.

Schiff dieses und die übrige Ladung treffen, wird von den meisten ausländischen Rechten verneint (vergl. Frankreich, Art. 425; Belgien, Art. 113; Skandinavien, § 208 u. a.). Das deutsche Recht läfst dagegen (im Einklang mit den Gesetzen der Niederlande [Art. 740], Spaniens [Art. 864], Portugals [Art. 646] und einiger südamerikanischer Staaten) eine wahlweise Regelung eintreten. Der Eigentümer der geworfenen Güter hat nämlich das Recht:

a) Die geborgenen Güter als sein Eigentum in Anspruch zu nehmen. In diesem Falle mufs er auf seine Havereiansprüche wegen Verlustes, Beschädigung von Gütern, Aufwendung von Rettungskosten etc. verzichten und ist dementsprechend auch von jeder Beitragszahlung für die grofse Haverei befreit.

b) Für den ihm entstandenen Schaden Vergütung in grofser Haverei zu verlangen. In diesem Falle hat er mit dem vollen als grofse Haverei in Rechnung kommenden Schaden sowohl zu der gleichzeitigen wie zu späteren grofsen Havereien des Schiffes und der Restladung beizutragen; denn das spätere Opfer rettet die beitragspflichtigen Gegenstände und nützt den geworfenen Gütern dadurch, dafs es die ihnen zukommende Vergütung, welche gemäfs § 726 nur an der Sache haftet, sichert.

Die Wahl des Eigentümers mufs sich aber auf die Gesamtheit der geretteten Güter beziehen, er darf also nicht teilweise auf Ersatz der Güter verzichten und teilweise den Havariegrosse-Anspruch geltend machen — vielleicht die guten Waren zurückbehalten, die schlechten aber der Gemeinschaft überlassen (Protokolle S. 2794).

2. Werden die Güter erst nach Aufmachung der Dispache und stattgehabter Vergütung geborgen, so hat der Eigentümer derselben folgende Wahl:

a) die erhaltene Havariegrosse-Vergütung zurückzugeben und dafür die Güter an sich zu nehmen; oder

b) die Havariegrosse-Vergütung zu behalten und den Wert der geborgenen Güter der Havereigemeinschaft auszuhändigen (Protokolle S. 2778, 2794 und 2795).

In diesem Falle mufs dann eine Zusatzberechnung zur Dispache stattfinden.

22. Beitrag der Frachtgelder.

§ 721.

Die Frachtgelder tragen bei mit zwei Dritteilen:

1. des Bruttobetrags, welcher verdient ist;

2. des Betrags, welcher nach § 715 als grofse Haverei in Rechnung kommt.

Überfahrtsgelder tragen bei mit dem Betrage, welcher im Falle des Ver-

lustes des Schiffes eingebüfst wäre (§ 670)[1], *nach Abzug der Kosten, die alsdann erspart sein würden.*

1. Zweck des Paragraphen.

A. Beitragspflicht der Fracht geretteter Güter. Durch das Havariegrosse-Opfer wird mit den Gütern selbst stets auch die auf dieselben entfallende Fracht gerettet, welche Bestimmung über die Bezahlung der Fracht auch immer getroffen sein mag. Deshalb besteht auch stets eine Beitragspflicht der geretteten Fracht, gleichviel, in wessen Risiko dieselbe gestanden hat. Man kann daher unter den beitragspflichtigen Werten in der Havariegrosse-Dispache für die Fracht stets einen besonderen Posten bilden, wodurch die Dispache übersichtlicher und leichter kontrollierbar wird. Dies ist der Standpunkt des deutschen Handelsgesetzbuchs, welches im § 721 nur bestimmt, welche Fracht, nicht aber, wer zur grofsen Haverei beizutragen hat. Letzteres ergibt sich aus den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei, denen zufolge in jedem Falle derjenige beitragspflichtig ist, dem durch das Havariegrosse-Opfer die Fracht gerettet worden ist. Ob und inwieweit dies für den Verfrachter, den Befrachter oder den Empfänger zutrifft, ist stets nach den Verhältnissen des einzelnen Falles zu beurteilen (Protokolle S. 2738, 4117 bis 4121). Der Dispacheur hat also nach deutschem Recht unter den beitragspflichtigen Werten stets einen besonderen Posten für die Fracht zu bilden und den darauf entfallenden Beitrag demjenigen zur Last zu bringen, dem die Fracht gerettet worden ist. Dieses Verfahren findet jedoch auf die Beitragspflicht der Fracht für aufgeopferte Güter, wie nachstehend ausgeführt, nur im beschränkten Mafse Anwendung.

---

[1]) § 670 lautet folgendermafsen:

„In allen Fällen, in denen nach den §§ 668, 669 der Überfahrtsvertrag aufgelöst wird, ist kein Teil zur Entschädigung des anderen verpflichtet.

Ist jedoch die Auflösung erst nach dem Antritte der Reise erfolgt, so hat der Reisende das Überfahrtsgeld nach dem Verhältnisse der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen.

Bei der Berechnung des zu zahlenden Betrags ist die Vorschrift des § 631 mafsgebend.“

Die im § 670 erwähnten Paragraphen lauten folgendermafsen:

§ 668. Der Überfahrtsvertrag tritt aufser Kraft, wenn durch einen Zufall das Schiff verloren geht.

§ 669. Der Reisende ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, wenn ein Krieg ausbricht, infolgedessen das Schiff nicht mehr als frei betrachtet werden kann und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt wäre, oder wenn die Reise durch eine das Schiff betreffende Verfügung von hoher Hand aufgehalten wird.

Das Recht des Rücktritts steht auch dem Verfrachter zu, wenn er in einem der vorstehenden Fälle die Reise aufgibt oder wenn das Schiff hauptsächlich zur Beförderung von Gütern bestimmt ist und die Unternehmung unterbleiben mufs, weil die Güter ohne sein Verschulden nicht befördert werden können.

§ 631. Bei der Berechnung der Distanzfracht kommt in Anschlag nicht allein das Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der noch zurückzulegenden Entfernung, sondern auch das Verhältnis des Aufwandes an Kosten und Zeit, der Gefahren und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten Teile der Reise verbunden sind, zu denen des nicht vollendeten Teiles.

B. Für die Beitragspflicht der Fracht aufgeopferter Güter gelten folgende Bestimmungen:

a) Ist die Fracht durch das Havariegrosse-Opfer ganz oder teilweise dem Verfrachter entgangen, so ist diesem nach den Grundsätzen des § 715 Ersatz zu leisten. Von diesem Betrage hat er dann gemäfs Ziffer 2 des § 721 mit zwei Dritteln wieder beizutragen.

b) Ist die Fracht durch das Havariegrosse-Opfer ganz oder teilweise dem Ladungsbeteiligten entgangen (wenn dieselbe nach dem Frachtvertrage auch für verlorene Güter zu bezahlen oder endgültig vorausbezahlt war), so kommt der § 721 nicht zur Anwendung. Dem Verfrachter ist in solchem Falle gemäfs § 715 keine Vergütung zu leisten, da ihm keine Fracht entgangen ist. Er kann mithin auch nicht beitragspflichtig sein; er hat zwar die Fracht „verdient" (§ 721 Ziffer 1), dieser Verdienst ist aber ganz unabhängig von der grofsen Haverei eingetreten. Dem Ladungsbeteiligten anderseits, welchem die Fracht infolge des Havariegrosse-Opfers entgangen ist, wird für die Fracht keine besondere Vergütung geleistet, er erhält vielmehr gemäfs § 711 den Preis der Güter am Bestimmungsorte ohne Abzug der Fracht ersetzt (vergl. die Bemerkungen zum § 711 auf S. 151). Mit diesem Betrage hat er dann gemäfs § 719 No. 3 zur grofsen Haverei beizutragen (vergl. S. 172). Die Frachtgelder als solche sind also in diesem Falle nicht beitragspflichtig.

Diese Regelung ist offenbar deshalb erfolgt, um den Ladungsbeteiligten mit dem vollen Betrage der ihm entgangenen Fracht beitragen zu lassen, während bei separater Beitragspflicht gemäfs § 721 nur zwei Drittel der Fracht in Anrechnung kommen würden.

2. Höhe der Frachtbeiträge.

A. Prinzip der Beitragspflicht der Fracht. Nach den allgemeinen Grundsätzen der grofsen Haverei mufs die Fracht mit demjenigen Betrage beitragen, welcher durch das Havariegrosse-Opfer gerettet worden ist. Welcher Betrag ist aber durch das Opfer gerettet worden?

a) Die Nettofracht? Dieser Mafsstab reicht nicht aus; denn das Havariegrosse-Opfer rettet mehr als den reinen Frachtverdienst. Namentlich würden alle diejenigen Auslagen, die der Reeder bereits vor dem Havereifall aus der Fracht bestritten hat, unwiederbringlich verloren sein, wenn die Frachtforderung, das einzige Mittel zur Wiedererlangung dieser Auslagen, mit dem Untergange der Ladung erloschen ist. Deshalb müssen auch diese Auslagen zur grofsen Haverei beitragen (Protokolle S. 2746).

b) Die Bruttofracht? Dieser Mafsstab geht zu weit; denn im Falle des Unterganges der Güter würden dem Reeder eine Reihe von Kosten erspart werden. Diese werden also durch das Havariegrosse-Opfer nicht gerettet. Zu diesen Kosten gehören namentlich: die vom Reeder nach dem Havereifall noch aufzuwendende Heuer und Kost der Schiffs-

besatzung, Hafenkosten, Lotsgelder, etwa notwendig werdende Schlepplöhne oder Ableichterungskosten etc.

Das richtige Prinzip ist hiernach, der Berechnung des Frachtbeitrages die Bruttofracht zu Grunde zu legen und von derselben alle Kosten abzuziehen, die im Falle des Unterganges der Güter erspart worden wären — ebenso wie dies bezüglich der Ersparnisse an Fracht, Zöllen und Kosten bei Feststellung der Beitragspflicht der Güter geschieht (vergl. § 719 auf S. 171ff.).

Dieses Prinzip ist auch in allen modernen Rechten anerkannt. Nur betreffs der Durchführung desselben bestehen Verschiedenheiten.

B. Durchführung des Prinzips.

a) Theoretisch allein richtig ist die Vorschrift, in jedem einzelnen Falle den durch das Havariegrosse-Opfer geretteten Betrag der Fracht festzustellen und diesen beitragen zu lassen. Diese Vorschrift findet sich jedoch nur im englischen Recht und in den York-Antwerp-Regeln (XVII). Die Rechte aller übrigen Länder sehen, um schwierigen Berechnungen vorzubeugen, von der Berücksichtigung der einzelnen Fälle ab und nehmen für den Abzug von der Bruttofracht einen Durchschnittsbetrag an. Die Berechnung dieses Durchschnittsbetrages erfolgt in den verschiedenen Ländern nach folgenden Grundsätzen:

α) Die Niederlande (Art. 727) und einige südamerikanische Staaten ziehen von der Bruttofracht stets die Heuer und die Unterhaltskosten der Besatzung für die ganze Reise ab. Sie lassen also die nach dem Havereifall noch aufzuwendenden Hafenkosten, Lotsgelder etc. ganz außer Betracht, während sie hinsichtlich der Heuer und Kost auch die vor dem Havereifall bereits aufgewendeten Beträge in Abzug bringen.

β) Frankreich (Art. 417), Belgien (Art. 105), Skandinavien (§ 209), Finnland (Art. 146), Italien (Art. 647) und die meisten der dem französischen Rechte folgenden Länder lassen stets die Hälfte der Bruttofracht beitragen.

γ) Deutschland und einige der Vereinigten Staaten Amerikas berechnen den Abzug stets auf ein Drittel der Bruttofracht. In dem früheren deutschen Handelsgesetzbuch (Art. 723) war den Landesgesetzen die Befugnis vorbehalten, die Quote von $^1/_3$ auf $^1/_2$ zu erhöhen. Jedoch war hiervon nirgends Gebrauch gemacht worden.

b) Die Normierung eines Durchschnittssatzes wird durch folgende Erwägungen gerechtfertigt:

α) Es wird die schwierige und zeitraubende Feststellung der im einzelnen Falle zutreffenden Abzüge vermieden. Die Dispachierung ist deshalb bei Annahme eines Durchschnittssatzes einfacher und schneller zu erledigen. Lowndes führt demgegenüber auf S. 633 seines Havariegrosse-Werkes aus, daſs er in seiner 50jährigen Praxis

als Dispacheur keine Schwierigkeiten bei dem englischen Prinzip des Abzuges nach der Lage des einzelnen Falles empfunden habe.

β) Die Fracht steht mit den Unkosten im bestimmten Verhältnis; denn die Höhe der Fracht richtet sich naturgemäfs nach den bei der betreffenden Reise zu erwartenden Unkosten.

c) Der Festsetzung eines Durchschnittssatzes stehen aber anderseits die bei allen Verallgemeinerungen unvermeidlichen Nachteile gegenüber. Da die Durchschnittssätze auf die Normalfälle zugeschnitten sind, führen sie unter anormalen Verhältnissen zu Ungerechtigkeiten, wie die Betrachtung der folgenden beiden Fälle zeigt:

α) Bei ungünstigem Frachtenmarkt werden Heuer, Ausrüstungskosten und die gewöhnlichen und aufsergewöhnlichen Kosten der Schiffahrt fast ebenso viel betragen wie die Fracht. Der Abzug von blofs einem Drittel ist dann für den Reeder unbillig.

β) Bei günstigem Frachtenmarkt dagegen sind die Unkosten geringer als der gesetzliche Durchschnittsbetrag. Der Abzug ist deshalb in solchen Fällen zu grofs.

C. Anwendungsfälle. Die Vorschrift des § 721 bestimmt allgemein, dafs die Frachtgelder mit zwei Dritteln beizutragen haben. Die Regelung gilt deshalb sowohl für den Normalfall, dafs die Fracht — dem deutschen Handelsgesetzbuch gemäfs — im Risiko des Verfrachters steht, wie für den Ausnahmefall, dafs — nach besonderer Vertragsabrede — die Fracht auch für verlorene Güter von den Ladungsbeteiligten zu zahlen ist. Für den letzteren Fall treffen freilich die Gründe, welche den Abzug von einem Drittel rechtfertigen, nicht zu, wie folgende Betrachtung zeigt. Die nach dem Havereifall noch aufzuwendenden Kosten der Reise, welche auf ein Drittel des Frachtbetrages geschätzt werden, sind auch dann, wenn die Fracht im Risiko des Befrachters stand, nicht von diesem, sondern von dem Verfrachter zu tragen. Im Falle des Unterganges der Güter würde also dem Befrachter nichts erspart werden; ihm werden demgemäfs durch das Havariegrosse-Opfer nicht blofs zwei Drittel, sondern der volle Betrag der Fracht gerettet, und dieser müfste auch — dem allgemeinen Prinzip der grofsen Haverei zufolge — beitragen. Dagegen würden die nach dem Havereifall noch aufzuwendenden Kosten der Reise im Falle des Unterganges der Güter dem Verfrachter erspart werden. Diesem würde also der Verlust der Güter einen Frachtgewinn bringen, da er einerseits von dem Befrachter die volle Fracht erhalten und anderseits die im Falle der glücklichen Ankunft der Güter zur Gewinnung dieser Fracht noch aufzuwendenden Kosten ersparen würde. Das Havariegrosse-Opfer rettet also dem Verfrachter keine Fracht, sondern schädigt ihn an der Fracht, und deshalb müfste ihm eigentlich konsequenterweise der auf ein Drittel der Fracht

veranschlagte Betrag der nach dem Havereifall noch aufzuwendenden Ausgaben von seinem sonstigen Beitrage (für das Schiff) gekürzt werden. Das Gesetz entscheidet aber anders.[1])

3. Begriff der „Bruttofracht".

A. Im allgemeinen. Unter der Bruttofracht ist der volle Betrag der zwischen Verfrachter und Befrachter bedungenen Fracht einschliefslich aller Nebengebühren zu verstehen. Zu letzteren gehören namentlich: Kaplaken und Prämien für gute Ablieferung der Güter, vorausgesetzt, dafs dieselben besonders ausbedungen oder stillschweigend vereinbart sind (vergl. § 621 H. G. B.). Dagegen ist ein etwaiger Frachtrabatt — in welcher Form derselbe auch erscheinen mag, z. B. als Adrefskommission, welche dem Empfänger als Adressaten der Güter zusteht, — von dem Betrage der Bruttofracht abzusetzen (Hanseat. Ger. Ztg. 1891 No. 11).

B. Bei zusammengesetzten Reisen. Ist ein Schiff zugleich auf Hin- und Rückladung verfrachtet oder hat dasselbe in Ausführung des Frachtvertrages zunächst eine Reise in Ballast zur Einnahme der Ladung in einem anderen Hafen zu machen (§ 583 H. G. B.), so kommt nur die Fracht für denjenigen Teil der Reise in Betracht, auf welchem sich die grofse Haverei ereignet hat. Ist der Havereifall z. B. auf der ersten Reisestrecke eingetreten, so ist nur die auf diese Strecke entfallende Fracht beitragspflichtig. Sind für die einzelnen Strecken besondere Frachtbeträge nicht ausbedungen, so mufs die Gesamtfracht entsprechend verteilt werden.

C. Bei Zeitfracht. Ist Zeitfracht bedungen, so besteht die Beitragspflicht der Fracht ebenso wie bei zusammengesetzten Reisen nur für den Teil der Reise, auf welchem sich die grofse Haverei ereignet hat. Die Gesamtfracht ist deshalb auch in diesem Falle verhältnismäfsig zu verteilen.

D. Bei Unterverfrachtung. Hat der Reeder das Schiff „en rouge" verfrachtet und der Charterer dasselbe auf Stückgut angelegt, so kommt bei der Beitragspflicht der Fracht — ebenso und aus denselben Gründen wie bei der Vergütungsberechtigung (vergl. § 715 und die Bemerkungen hierzu auf S. 159 f.) — lediglich die zwischen dem Unterverfrachter und dem Befrachter bedungene Unterfracht (Konnossementsfracht) in Betracht.

Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des Landgerichts Hamburg vom 6. April 1901 (H. G. Ztg. 1902 S. 52) folgendermafsen:

„Die Frage, wer in dem Falle der Unterverfrachtung den Beitrag von der Fracht zur Havariegrosse zu entrichten habe, wird durch das Gesetz selbst ausdrücklich nicht entschieden. Es läfst sich auch aus den Protokollen darüber nichts entnehmen, welcher Ansicht die Majorität der für die Beratung des Handelsgesetzbuches niedergesetzten Kommission mit Bezug auf diese Frage gewesen ist. Allerdings wurde von dem Verteidiger des zum Gesetze gewordenen Entwurfs die Mei-

[1]) Vergl. hierzu Heck, S. 399 und 400 unter IVa.

nung vertreten, dafs stets die höhere Fracht beitragspflichtig sein solle (Prot. S. 4119), es läfst sich indessen der Abstimmung nicht entnehmen, dafs diese Frage speziell entschieden worden ist. Nach der heute herrschenden Ansicht aber mufs in Betreff der Beitragspflicht zur Havariegrosse das gleiche Prinzip gelten wie betreffs des Anspruches auf eine Vergütung, und dieses geht dahin, dafs für die Berechnung der in Havariegrosse zu vergütenden Fracht nur die Konnossementsfracht in Frage kommen kann. Es beruht dies im wesentlichen auf der Erwägung, dafs als durch die Haverei verloren nur diejenige Fracht angesehen werden kann, für welche die Güter bei glücklicher Ankunft des Schiffes gehaftet haben würden, und dafs daher nur diese als durch die Gemeinschaft der Havariegrosse-Interessenten berührt gelten kann.“

4. Beitragspflicht der Frachtinteressenten.

Wie schon im Eingang der Ausführungen zu diesem Paragraphen hervorgehoben ist, hat derjenige den Frachtbeitrag zu leisten, dem durch das Havariegrosse-Opfer die Fracht gerettet worden ist. Wer dies im einzelnen Falle ist und wie hoch der ihm „gerettete“, bezw. wie § 721 sich ausdrückt, der von ihm „verdiente“ Betrag ist, bestimmt sich — ebenso wie bei der Vergütungsberechtigung (vergl. § 715 und die Ausführungen hierzu auf S. 158f.) — nach den für das betreffende Frachtverhältnis mafsgebenden gesetzlichen und vertraglichen Vorschriften. Als beitragspflichtige Interessenten kommen in Betracht:

A. Der Verfrachter.

a) Bei Geltung des gesetzlichen deutschen Frachtrechts erhält der Verfrachter für verlorene Güter keine Fracht (§ 617 H. G. B.). Dieselbe wird ihm also durch das Havariegrosse-Opfer gerettet und demgemäfs mufs er mit dem „verdienten“ Betrage derselben beitragen. Verdient ist in diesem Falle:

α) die volle Fracht, wenn der Bestimmungsort der Ladung erreicht wird;

β) Distanzfracht, wenn die Reise vor Erreichung des Bestimmungsortes aufgegeben werden mufs;

γ) der Wert der Güter, wenn derselbe die Fracht nicht deckt (vergl. § 630 Abs. 2).

b) Wenn in dem Frachtvertrage bedungen ist, dafs der Verfrachter im Falle des Verlustes des ursprünglichen Schiffes die Ladung gegen die vereinbarte Fracht auf einem anderen Schiffe nach dem Bestimmungsort zu befördern hat, so verdient er in diesem Falle die volle Fracht abzüglich der von ihm selbst zu zahlenden Ersatzfracht. Mit zwei Dritteln dieses Betrages ist er deshalb beitragspflichtig, wie auch im folgenden Falle entschieden worden ist:

Das Schiff „Rose Standish“ mufste infolge eines starken Lecks in einen Nothafen einlaufen und wurde dort kondemniert. Die Reederei charterte darauf ein anderes Schiff „Indian Queen“, welches die Ladung nach dem Bestimmungsort brachte. Für den bereits zurückgelegten Teil der Reise vergütete die Reederei der „Indian Queen“ 5796 Mk. an die Reederei der „Rose Standish“. Aufserdem war die neue Fracht um 2386 Mk. geringer als die mit dem Befrachter vereinbarte. Die im Nothafen entstandenen Kosten der Lagermiete für die Ladung sowie die Kosten der Wiederverladung wurden als grofse Haverei in Rechnung gestellt; die für die Charterung der „Indian Queen“ verausgabten Spesen dagegen als partikuläre Haverei der Reederei zur Last gebracht. Streitig war der Frachtbetrag, mit welchem zur Havariegrosse beizutragen sei. Das Hamburger Obergericht entschied, dafs die ganze Chartepartiefracht der „Rose Standish“, unter Abzug von einem Drittel, beitragen müsse; denn die Sache könne rechtlich nicht anders beurteilt werden, als wenn in Ausführung der ursprünglichen Chartepartie die Ladung mit der „Rose Standish“ in Europa angekommen wäre. Die Reederei erleide durch dieses zur Anwendung gebrachte Prinzip keinen Nachteil, indem sie, wenn sie den Frachtkontrakt durch ein anderes Schiff erfüllen läfst, dagegen für die Dauer der Reise ihr eigenes Schiff oder, insofern sie dasselbe im Nothafen verkauft, das dafür gelöste Kapital zur Verfügung erhält. — Dieses Urteil wurde jedoch durch Erkenntnis des Ober-Appellationsgerichts zu Hamburg vom 23. Februar 1869 dahin abgeändert, dafs die Fracht mit 5796 Mk. plus 2386 Mk., also mit 8182 Mk., abzüglich eines Drittels für aufzuwendende Heuer und Proviant, beizutragen habe; denn dieser Teil der Fracht sei gerettet worden (H. G. Ztg. 1869 S. 99).

c) Ist auf den Frachtvertrag ausländisches Recht anzuwenden (was bei einem ausländischen Bestimmungsort der Ladung hinsichtlich der dort zu erfüllenden Verpflichtungen nach deutscher Auffassung stets der Fall ist), so ist die Frage, welcher Frachtbetrag beitragspflichtig ist, nach dem betreffenden Rechte zu beurteilen. Nach den Rechten Englands, Amerikas, Belgiens und anderer Länder hat z. B. der Verfrachter keinen Anspruch auf Distanzfracht. Eine Beitragspflicht des Verfrachters kann hier bei vorzeitiger Aufgabe der Reise nur dann in Frage kommen, wenn derselbe von dem ihm zustehenden Rechte Gebrauch macht, die Ladung gegen die volle Fracht auf seine Kosten an den Bestimmungsort zu schaffen. In diesem Falle ist die Differenz zwischen der bedungenen und der vom Verfrachter seinerseits aufzuwendenden Fracht gerettet und deshalb mit der in dem betreffenden Rechte bestimmten Quote beitragspflichtig. So ist auch von dem Hamburger Obergericht in einem im 12. Bande (1879) der Hamburgischen Handelsgerichts-Zeitung auf S. 31 ff. abgedruckten Erkenntnis vom 5. April 1878 entschieden worden.

B. Der Befrachter. Hat der Befrachter die Fracht vorausbezahlt und ist vereinbart, dafs dieselbe auch im Falle des Verlustes der Güter nicht zurückgezahlt werden soll, so wird die Fracht durch das Havariegrosse-Opfer dem Befrachter gerettet. Dieser mufs deshalb auch zur grofsen Haverei beitragen.

Die Vereinbarung der Kontrahenten, dafs der Frachtvorschufs nicht rückzahlbar ist, kann sowohl ausdrücklich wie stillschweigend erfolgen. Eine stillschweigende Vereinbarung ist namentlich dann anzunehmen, wenn nach dem Frachtvertrage der Befrachter den Frachtvorschufs gegen Seegefahr zu versichern hat; denn dadurch wird anerkannt, dafs der Befrachter das Risiko läuft. Dies pflegt durch folgende Klauseln bedungen zu werden:

„Der Befrachter hat die Vorschufsgelder auf Kosten des Verfrachters versichern zu lassen“;
der Frachtvorschufs soll sein „subject to insurance“;
der Vorschufs soll auf die Fracht verrechnet werden „with insurance“;
der Frachtvorschufs ist gegeben „less cost of insurance“ u. ä.

Dieser Rechtsstandpunkt wird in folgenden Gerichtsentscheidungen erläutert:

a) Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 30. Oktober 1874 (R. O. H. G. XV, S. 59 ff.). Hier heifst es auf S. 60 folgendermafsen:

„Es hat seine Richtigkeit, dafs sowohl nach gemeinem Recht als auch nach der dem H. G. B. zu Grunde liegenden Auffassung der Reeder (Verfrachter), welchem Fracht pränumeriert worden ist, gleichviel ob die Vorauszahlung ihm persönlich als Fracht oder mit seiner Bewilligung dem Schiffer als Vorschufs geleistet wurde, wenn infolge des Verlaufes der Reise keine Fracht in Anspruch zu nehmen ist, die pränumeriert erhaltenen Gelder zurückzuzahlen verbunden ist, falls nicht das Gegenteil ausdrücklich oder stillschweigend vereinbart worden sein sollte.

Eine den Reeder von der Zurückzahlungspflicht befreiende Vereinbarung ist aber unbedenklich in der Vertragsbestimmung zu finden, ein auf die Fracht zu leistender Vorschufs solle sein »subject to insurance« (gleichbedeutend mit den deutschen und französischen Formulierungen: »Der Befrachter hat die Vorschufsgelder auf Kosten des Verfrachters versichern zu lassen«, »l'affréteur fera assurer les avances«, letzteres mit oder ohne den Zusatz »la prime demeurant à la charge du fréteur«).“

b) Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 16. März 1896 (H. G. Ztg. 1896 S. 175 ff.). Hier heifst es unter anderem folgendermafsen:

„Ein Vorschufs vor Antritt der Reise, dessen der Schiffer in fremden Häfen zur Bestreitung der baren Unkosten bedarf, kann dem Verfrachter von dem Befrachter zu leisten sein: ent-

weder so, dafs er dem Befrachter definitiv verbleiben, oder so, dafs er auf alle Fälle zurückerstattet werden soll. Im ersteren Falle wird er, wenn nach beendigter Reise ein hinreichender Frachtbetrag für den Verfrachter verdient ist, auf die Fracht in Abzug gestellt, ist aber, wenn die Ladung auf der Reise durch Seeunfall verloren ging und deshalb Fracht nicht geschuldet wird, für den Befrachter verloren. Im anderen Falle wird er, wenn nach beendigter Reise Fracht verdient ist, zwar gleichfalls durch Verrechnung auf diese zur Erstattung gelangen, ist aber auch, wenn mit der Ladung der Frachtanspruch des Verfrachters verloren ging, zurückzuzahlen. Im ersteren Falle leistet also der Befrachter auf sein Seerisiko eine eventuell für ihn verlorene Vorauszahlung auf die Fracht, im anderen Falle gewährt er ohne irgend welches Seerisiko lediglich ein Darlehen.

Ob der Vorschufs in diesem oder in jenem Sinne gegeben wird, ist häufig in der Chartepartie nicht ausdrücklich bestimmt. Die deutsche Rechtsprechung hat aber stets angenommen, dafs die Vereinbarung: der Befrachter solle den Vorschufs (auf Kosten des Verfrachters natürlich, der den Vorschufs verlangt) versichern lassen, den zuverlässigen Schlufs ergibt, dafs die Befreiung des Verfrachters von der Rückerstattungspflicht gewollt sein müsse, dafs also durch solche Vereinbarung der geleistete Vorschufs zu einem unzweifelhaften Frachtvorschusse mit der Mafsgabe gemacht sein solle, dafs der Befrachter das Seerisiko dafür dem Verfrachter aus dessen Frachtrisiko abzunehmen und als eigenes Interesse zu versichern habe.

In dieser Beurteilung geht man konform mit der in England, Frankreich und Amerika von Doktrin und Praxis vertretenen Auffassung.

Da aber die Frage, wer gegebenenfalls für einen bestimmten Wert die Beitragspflicht zur grofsen Haverei zu leisten hat, nur davon abhängt, für wessen Risiko dieser Wert sich in der Seegefahr, aus der er gerettet wurde, befunden hat, so trifft die Beitragspflicht für den Vorschufsbetrag den Befrachter, wenn dieser die Versicherung hierfür zu nehmen sich verpflichtet hatte."

c) Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. November 1897 (R. G. 40, S. 49 ff.). In dem diesem Erkenntnis zu Grunde liegenden Rechtsfalle enthielt die Chartepartie folgende Klausel:

„On clearing at Hamburg the captain has to receive an advance of not exceeding £ 600 on account of the freight, less 6 pCt. for interest and insurance."

Hierzu ist in den Urteilsgründen auf Seite 60 folgendes ausgeführt:

„Ist vereinbart, dafs der Befrachter den von ihm vor-

zuschiefsenden Teil der Fracht auf Kosten des Verfrachters unter Versicherung bringen dürfe, so liegt darin eine die Regel des § 617 Abs. 1 H. G. B. beseitigende Abrede: der Vorschufs soll dem Verfrachter endgültig verbleiben; der Befrachter hat das Seerisiko des Frachtvorschusses zu tragen."

Hat der Befrachter den Frachtvorschufs für den Empfänger ausgelegt, so kann er von diesem den Ersatz seines Havariegrosse-Beitrages beanspruchen. Hat er denselben aber für eigene Rechnung bezahlt (z. B. weil er die Waren auf Grund eines Kaufvertrages „cif" oder „cf" zu liefern hat), so mufs er ihn endgültig selbst tragen.

C. Der Empfänger. Hat sich der Empfänger verpflichtet, den Frachtbetrag auch im Falle des Verlustes der Güter zu bezahlen, so ist er mit der ihm durch das Havariegrosse-Opfer geretteten Fracht beitragspflichtig (vergl. oben B).

5. Beitrag der Überfahrtsgelder.

Der Absatz 2 des § 721 erklärt (im Gegensatz zu dem englischen und amerikanischen Recht) auch die Überfahrtsgelder für beitragspflichtig, und zwar (dem allgemeinen Prinzip der grofsen Haverei zufolge) mit demjenigen Betrag, der durch das Havariegrosse-Opfer gerettet worden ist, oder (wie das Gesetz sich genauer ausdrückt) der im Falle des Verlustes des Schiffes eingebüfst wäre, nach Abzug der Kosten, die alsdann erspart sein würden.

Hierzu ist folgendes zu bemerken:

A. Überfahrtsgelder im Risiko des Verfrachters. Bei Geltung des deutschen Handelsgesetzbuches steht für den Verfrachter nicht (wie bei der Fracht) der gesamte Betrag der Überfahrtsgelder im Risiko, sondern nur der Betrag auf die noch zurückzulegende Reisestrecke, da gemäfs § 670 Abs. 2 der auf die bereits zurückgelegten Reiseabschnitte entfallende Betrag vom Reisenden unter allen Umständen zu bezahlen ist, dem Reeder mithin durch das Havariegrosse-Opfer nicht gerettet wird. Die Beitragspflicht des Reeders beschränkt sich deshalb hier auf die Differenz des vollen Überfahrtsgeldes und der zu Lasten des Reisenden bleibenden Distanzentschädigung.

B. Überfahrtsgelder im Risiko des Reisenden. Hat der Reisende das Überfahrtsgeld vertragsmäfsig im voraus zu bezahlen, ohne dafs ihm ein Recht auf anteilige Rückerstattung im Falle des Schiffsverlustes zusteht, so wird die Differenz zwischen dem vollen Überfahrtsgelde und der Distanzentschädigung durch das Havariegrosse-Opfer nicht dem Verfrachter, sondern dem Reisenden gerettet. Dieser hat deshalb mit dem entsprechenden Betrage zur Havariegrosse beizutragen.

C. Abzüge. Wie bei der Fracht der Verfrachter nach dem Havereifalle noch verschiedene Kosten aufwenden mufs, um die Fracht für die geretteten Güter zu verdienen (vergl. S. 176 unten), so auch bei den Überfahrts-

geldern. Etwaiges Hafengeld, Lotsengebühren etc. müssen also hier ebenfalls in Abzug kommen. Eine bestimmte Quote für den Abzug läfst sich indessen bei den Überfahrtsgeldern viel schwerer feststellen als bei der Fracht, weil die Verhältnisse zu verschiedenartiger Natur sind.

Das Handelsgesetzbuch hat deshalb hier von der Normierung einer Durchschnittsquote abgesehen, so dafs der Abzug in jedem einzelnen Falle besonders festzustellen ist. In der Handelsgesetzgebungs-Konferenz (Protokolle S. 2774) wurden folgende hierher gehörige Beispiele angeführt:

a) Enthält das Passagegeld zugleich die Vergütung für die dem Reisenden während der Überfahrt zu gewährende Kost, so würde der Verfrachter im Falle des Unterganges des Schiffes die Kosten der nach dem Havereifall noch vorzunehmenden Verpflegung ersparen. Diese werden ihm also durch das Havariegrosse-Opfer nicht gerettet und müssen demgemäfs von der beitragspflichtigen Summe abgezogen werden.

b) Ist dem Reeder oder Auswandererexpedienten durch Verordnungen der Behörden die Verpflichtung auferlegt, auf seine Kosten die Reisenden nach dem Bestimmungsorte zu befördern, falls das ursprüngliche Schiff untergeht oder kondemniert wird, so können die hierdurch entstehenden Geldverpflichtungen von dem bedungenen Überfahrtsgelde in Abzug gebracht werden (vergl. S. 180 unten).

D. Unterverfrachtung. Sind die Überfahrtsverträge nicht vom Verfrachter, sondern von einem Charterer des Schiffes, Auswanderungsagenten etc. abgeschlossen, so gelten dieselben Grundsätze wie beim Unterfrachtvertrage, d. h. es kommt stets nur der unmittelbar von den Reisenden zu zahlende Betrag für die Beitragsverpflichtung in Anschlag (vergl. oben S. 179f.).

23. Abzug wegen Forderungen aus späteren Notfällen.

§ 722.

Haftet auf einem beitragspflichtigen Gegenstand eine durch einen späteren Notfall begründete Forderung, so trägt der Gegenstand nur mit seinem Werte nach Abzug dieser Forderung bei.

1. Zweck des Paragraphen.

Das deutsche Recht nimmt, wie schon in der Einleitung zu den §§ 704 und 705 auf S. 52 hervorgehoben worden ist, für den Umfang der Rechte und Pflichten aus der grofsen Haverei das Ende der Gemeinschaft, d. h. die Trennung von Schiff und Ladung, als mafsgebend an. Deshalb bestimmt sich der Beitragswert von Schiff und Ladung gemäfs §§ 717 bis 719 nach dem Werte derselben beim Beginn der Löschung des Schiffes. Physische Beschädigungen, welche die Gegenstände nach dem Havereifall erlitten haben, vermindern also die Beitragspflicht derselben. Das gleiche gilt von Barauslagen, welche nach dem Havereifall für die Rettung und Erhaltung der beitragspflichtigen Gegenstände aufgewendet worden sind. Dieselben

werden bei der Ladung gemäfs § 719 voll, bei dem Schiff gemäfs § 717 Abs. 2 mit dem noch vorhandenen Wert der Verbesserungen vom beitragspflichtigen Werte abgezogen. Was von physischen Schäden und Barauslagen gilt, mufs naturgemäfs auch bei solchen dinglichen Schulden Anwendung finden, welche im Range den Havereibeiträgen vorgehen, mithin die beitragspflichtigen Werte tatsächlich vermindern. Dieselben werden durch den § 722 für abzugsfähig erklärt (vergl. Protokolle S. 4221).

2. Eine durch einen „späteren Notfall" begründete Forderung.

A. Der Paragraph bezieht sich nur auf einen späteren Notfall. Also nur Forderungen, welche nach dem Havereifall entstanden sind, rechtfertigen den Abzug.

Es kommen dagegen nicht in Betracht:

a) Vor dem Havereifall entstandene dingliche Schulden, und zwar aus dem Grunde, weil die Beitragspflicht zur grofsen Haverei den aus Anlafs früherer Notfälle entstandenen dinglichen Schulden vorgeht (vergl. § 769 Abs. 2). Die Schiffs- bezw. Pfandgläubiger können hier also nur insoweit Befriedigung erlangen, als nicht der Wert der Pfandobjekte durch die Beitragspflicht zur grofsen Haverei in Anspruch genommen wird.

b) Infolge des Havereifalles entstandene dingliche Schulden. Die Kosten, welche zwecks Beschaffung der Havereigelder entstehen, sowie diejenigen, welche selbst grofse Haverei begründen, z. B. Hilfeleistungskosten, werden nach den allgemeinen Grundsätzen in grofser Haverei ersetzt und können demgemäfs von dem Beitragswerte nicht in Abzug gebracht werden.

B. Die Vorschrift, dafs die durch einen „späteren Notfall" begründeten Forderungen von dem Beitragswert abzuziehen sind, steht im Einklang mit dem allgemeinen Prinzip des deutschen Rechtes, dafs die aus Anlafs eines späteren Notfalles entstehenden dinglichen Schulden stets den Vorzug vor den aus Anlafs eines früheren Notfalles entstandenen haben (§ 769 Abs. 2 und § 777). Dieses Prinzip gründet sich auf der Erwägung, dafs die durch den späteren Notfall veranlafsten Forderungen aus Leistungen herrühren, durch welche das Pfandobjekt auch für die Gläubiger aus dem früheren Notfall erhalten wird, so dafs diese Leistungen auch als den früheren Gläubigern zu gute gekommen anzusehen sind (Protokolle S. 4471).

Solche dinglichen Schulden, welche nach der Rangordnung der Pfandrechte den Havariegrosse-Beiträgen vorgehen, verringern den Wert der beitragspflichtigen Gegenstände ebenso wie physische Beschädigungen, da das Pfandobjekt für diese Schulden stets zunächst einzustehen hat.

3. Anwendungsfälle des Paragraphen.

Als abzugsfähig sind namentlich folgende Forderungen zu nennen, soweit sie nach dem Havereifalle entstanden sind:

a) Forderungen für Bergung und Hilfeleistung in Seenot sowie für Loskaufs- und Reklamekosten (vergl. § 754 No. 4).

b) Forderungen der Bodmereigläubiger, welchen entweder das Schiff allein oder Schiff und Fracht oder Schiff, Fracht und Ladung verbodmet sind, sowie Forderungen aus sonstigen Kreditgeschäften, welche der Schiffer als solcher in Notfällen abgeschlossen hat (vergl. §§ 528, 541, 754 No. 6).

Werden Verbesserungen des Schiffes: Reparaturen und Neuanschaffungen, durch Aufnahme von Geldern bestritten, so darf nicht etwa neben dem durch diesen Paragraphen statuierten Abzug der Forderungen auch noch der im § 717 Abs. 2 zugelassene Abzug des noch vorhandenen Wertes der Verbesserungen stattfinden. Dies würde zu einem doppelten Abzuge desselben Postens führen, was dem Sinn und Zweck der fraglichen Bestimmungen widerspricht. Die Bestimmung des § 722 stellt übrigens den Reeder, welcher die Verbesserungen aus fremden Mitteln durch Belastung seines Schiffes mit dinglichen Schulden bestreitet, besser als denjenigen, welcher hierzu eigene Mittel verwendet. Denn im ersten Falle wird der volle Betrag der Kosten abgezogen (§ 722), im zweiten Falle dagegen nur insoweit, als die mit seinem Gelde vorgenommenen Verbesserungen am Ende der Reise noch vorhanden sind (§ 717 Abs. 2). Die Differenz kann unter Umständen, namentlich bei Reparaturen in entlegenen Nothäfen, recht beträchtlich sein. Dies möge das nachfolgende Beispiel erläutern:

Die Kosten der Ausbesserung eines nach dem Havereifall durch besondere Haverei entstandenen Schadens am Schiffe betragen im Nothafen 100 000 Mk. Am Ende der Reise ist der Wert des Schiffes 500 000 Mk., der Wert der Ausbesserung nur noch 50 000 Mk. Nun sind folgende beiden Fälle möglich:

α) Die Ausbesserungskosten sind als Bodmerei- oder Havereigeld auf das Schiff aufgenommen. Dann ist das Schiff mit 500 000 minus 100 000 = 400 000 Mk. beitragspflichtig.

β) Die Ausbesserungskosten sind vom Reeder aus eigenen Mitteln bestritten. Dann ist das Schiff mit 500 000 minus 50 000 = 450 000 Mk. beitragspflichtig.

c) Forderungen aus späteren grofsen Havereien. Ereignet sich auf derselben Reise unabhängig von der ersten Haverei noch eine zweite grofse Haverei, so werden in der Dispache zuerst die Schäden und Kosten aus dieser zweiten Haverei umgelegt. Zu den Schäden und Kosten aus der früheren Haverei tragen dann die beitragspflichtigen Gegenstände nur mit ihrem Werte abzüglich ihrer Beiträge zu der späteren Haverei bei. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 4. Juni 1890 (Hans. Ger. Ztg. 1891 S. 53 ff.) folgendermafsen:

„Richtig und in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des § 722 H. G. B. ist für die drei getrennt zu behandelnden Havereien der beitragspflichtige Wert der Fracht in der Weise berechnet, dafs für die dritte Haverei der volle Beitragswert, für die zweite Haverei

diese Summe abzüglich des Beitrages der Fracht zur dritten Haverei und für die erste Haverei dieselbe Summe abzüglich der Beiträge zur zweiten und dritten Haverei in Ansatz gebracht ist.“

Die meisten ausländischen Rechte kennen einen solchen Vorzug der späteren grofsen Haverei vor den auf derselben Reise entstandenen früheren Havereien nicht. So bestimmt z. B. Artikel 651 des portugiesischen Handelsgesetzbuches folgendes:

„Alle aufeinanderfolgenden grofsen Havereien werden am Ende der Reise gleichzeitig verteilt, als ob sie einen einzigen Verlust bildeten. Dies findet auf solche Güter keine Anwendung, die in einem Zwischenhafen eingeladen oder gelöscht werden, aber nur soweit diese Güter selbst in Betracht kommen.“

Ebenso bestimmt Artikel 8 des vom Seerechtskongrefs zu Brüssel 1888 empfohlenen Entwurfs:

„Toutes les avaries communes successives se règlent simultanément, à la fin du voyage, comme si elles ne formaient qu'une seule et même avarie. Il n'en est autrement que lorsqu'une marchandise est embarquée ou débarquée en un port d'échelle et pour cette marchandise seulement.“

24. Von der Beitragspflicht ausgeschlossene Gegenstände.

§ 723.

Zur grofsen Haverei tragen nicht bei:

1. die Kriegs- und Mundvorräte des Schiffes;

2. die Heuer und die Habe der Schiffsbesatzung;

3. das Reisegut des Reisenden.

Sind Sachen dieser Art aufgeopfert oder haben sie eine zur grofsen Haverei gehörige Beschädigung erlitten, so wird dafür nach Mafsgabe der §§ 711 bis 715 Vergütung gewährt; für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere wird jedoch nur dann Vergütung gewährt, wenn sie dem Schiffer gehörig bezeichnet worden sind (§ 607)[1]*. Sachen, für die eine Vergütung gewährt wird, tragen mit dem Werte oder dem Wertsunterschiede bei, welcher als grofse Haverei in Rechnung kommt.*

Die im § 708 erwähnten Gegenstände sind beitragspflichtig, soweit sie gerettet sind.

Die Bodmereigelder sind nicht beitragspflichtig.

I. Zweck des Paragraphen.

Die im § 723 aufgeführten Ausnahmen von der Beitragspflicht folgen teils aus dem allgemeinen Prinzip der grofsen Haverei (so bezüglich der

[1] § 607 lautet folgendermafsen:
Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere haftet der Verfrachter nur, wenn diese Beschaffenheit oder der Wert der Güter bei der Abladung dem Schiffer angegeben worden ist.

Heuer und der Bodmereigelder), teils enthalten sie Abweichungen von dem Grundsatz, dafs alle geretteten Gegenstände zur grofsen Haverei beizutragen haben. Die Ausnahme von der Regel betrifft solche Gegenstände, die nicht des Handels wegen, sondern zur Sicherheit und zum persönlichen Gebrauch der auf dem Schiffe befindlichen Leute eingeschifft worden sind, d. h. die Kriegs- und Mundvorräte des Schiffes, die Habe der Schiffsbesatzung und das Reisegut der Reisenden.

2. „Kriegs- und Mundvorräte".

Zu den Kriegsvorräten gehören: Gewehre, Säbel, Munition und sonstige Kriegsbedürfnisse; nicht aber dauernd auf dem Schiffe befindliche Schiffskanonen, welche zum „Zubehör" des Schiffes zu rechnen sind (vergl. oben S. 140).

Die Mundvorräte umfassen die Nahrungsmittel der Mannschaft und der Passagiere einschliefslich der Arzneimittel, sowie das Futter für das an Bord befindliche Vieh.

Die Bestimmung, dafs Kriegs- und Mundvorräte nicht beitragspflichtig sind, findet sich auch in den meisten anderen Rechten, so in Frankreich (Art. 419), Belgien (Art. 106), Niederlande (Art. 731), Spanien, Portugal, Skandinavien etc.

Die Gründe für die Nichtbeitragspflicht sind namentlich folgende:

a) Diese Gegenstände sind zum Gebrauche bestimmt, so dafs ihre Erhaltung im gemeinsamen Interesse liegt.

b) Die Vorräte werden während der Reise vielfach ergänzt. Es könnten bei der Havariegrosse natürlich nur die vor dem Unfalle eingenommenen Gegenstände beitragspflichtig werden. Das Auseinanderhalten der verschiedenen Vorräte ist aber praktisch schwer durchführbar.

Dieselben Gründe würden bei Dampfern für die Befreiung des Kohlenvorrats von der Beitragspflicht sprechen. Das deutsche Gesetz erwähnt die Kohlen jedoch nicht, so dafs sie trotzdem als beitragspflichtig gelten müssen. Die skandinavischen Gesetze (§ 212) dagegen erklären die „Kohlen und Maschinenbedürfnisse" ausdrücklich für nicht beitragspflichtig.

3. „Heuer und Habe der Schiffsbesatzung".

Die Heuer steht nach deutschem Rechte für die Besatzung gar nicht im Risiko, weil der Reeder zufolge § 487 H. G. B. für die Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich haftet. Die Heuer der Schiffsbesatzung trägt aber selbst dann, wenn ausschliefslich Schiff und Fracht für sie haften sollten, zur grofsen Haverei nicht bei (Motive zum preufs. Entwurf S. 316).

Unter der Habe der Schiffsbesatzung sind nicht allein Kleidungsstücke und sonstige Gebrauchsgegenstände, sondern auch Wertsachen und Geld zu verstehen, falls sie im Gewahrsam der Schiffsbesatzung bleiben.

Die Ausnahmestellung der „Habe" der Schiffsbesatzung ist ebenso wie diejenige des „Reisegutes" der Reisenden (das alte Handelsgesetzbuch gebrauchte den gemeinsamen Ausdruck „Effekten") auf die durchschnittliche Geringfügigkeit der in Frage kommenden Werte zurückzuführen. Es ist eine Begünstigung der kleinen, nicht in eine kaufmännische Wirtschaft eingefügten Interessen. Die Beiträge würden zudem nur gering sein und die anderen Interessen nur wenig entlasten, während sie anderseits für die Reisenden und Schiffsleute aufserordentlich lästig und drückend sein würden.

4. „Reisegut der Reisenden".

Zu dem Reisegut des Reisenden gehören nicht nur Kleidungsstücke und diejenigen Gegenstände, welche der Reisende während der Fahrt auf dem Schiffe gebraucht, sondern alle Sachen, welche er nach dem Überfahrtsvertrag ohne besondere Vergütung an Bord zu bringen befugt ist. Hierbei ist es gleichgültig, ob er die Sachen mit in seine Kajüte nimmt oder gemäfs § 673 Abs. 2 H. G. B. dem Schiffer oder einem dazu bestellten Dritten übergibt.

Dagegen gehören nicht zum „Reisegut" Waren des Reisenden, die er als Frachtgut verladen hat oder doch nach dem Überfahrtsvertrag als solches hätte verladen müssen (vergl. Erkenntnis des hanseat. O. L. G. vom 21. Dezember 1886 in der hans. Ger. Ztg. 1887 S. 30 und Protokolle S. 2510).

Über den Grund der Befreiung des Reisegutes von der Beitragspflicht vergleiche oben No. 3 Absatz 3.

5. Vergütungsberechtigung der im § 723 aufgeführten Gegenstände.

Trotzdem für die unter 2, 3 und 4 erwähnten Gegenstände eine Beitragspflicht zur grofsen Haverei nicht besteht, sind dieselben doch nach Mafsgabe der §§ 711 bis 715 vergütungsberechtigt, wenn sie in grofser Haverei verloren gegangen oder beschädigt worden sind. Dies gilt jedoch nicht von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld oder Wertpapieren, welche von der Schiffsbesatzung oder von Reisenden mitgeführt werden, ohne dafs sie dem Schiffer gehörig bezeichnet worden sind. Diese Ausnahme entspricht der Vorschrift des § 708 No. 3, welche die fraglichen Gegenstände allgemein von der Vergütungsberechtigung in grofser Haverei ausschliefst.

Wird für die nichtbeitragspflichtigen Gegenstände eine Havariegrosse-Vergütung geleistet, so werden dieselben dann anderseits mit dem Betrage des Havariegrosse-Anspruches beitragspflichtig. Und mit Recht; denn durch das Havariegrosse-Opfer wird auch der Vergütungsanspruch gerettet, der sich nur an die geretteten Interessen knüpft und mit deren Vernichtung gleichfalls untergehen würde (vergl. die Ausführungen zum § 717 auf S. 164).

Die Bestimmung, dafs auch die gemäfs § 723 nicht beitragspflichtigen Gegenstände im Falle der Havariegrosse-Vergütung beitragspflichtig werden, führt aber zu einer Benachteiligung der Eigentümer der geopferten Gegenstände gegenüber denjenigen der geretteten Gegenstände. Denn letzteren wird durch die grofse Haverei der volle Wert ihrer Sachen gerettet, ohne dafs davon ein Havariegrosse-Beitrag in Abzug kommt, ersteren dagegen wird

nur zu dem Werte der Güter abzüglich des Havariegrosse-Beitrages Vergütung geleistet. Angenommen z. B., die Habe des Matrosen A., welche 100 Mk. wert ist, wird zusammen mit anderen Gegenständen über Bord geworfen, während die Habe des Matrosen B., welche gleichfalls 100 Mk. wert ist, gerettet wird. Beträgt in diesem Falle der Havariegrosse-Schaden 10 v. H. des gesamten Beitragswertes, so erhält der Matrose A. 100 Mk.

abzüglich 10 v. H. Havariegrosse-Beitrag . . 10 „

also . . 90 Mk.,

während dem Matrosen B. der volle Wert seiner Habe (= 100 Mk.) erhalten bleibt.

Diese ungleiche Behandlung der geretteten und geopferten Gegenstände tritt dann noch schärfer hervor, wenn auf derselben Reise später weitere grofse Havereien eintreten; denn zu diesen müssen die bei der ersten grofsen Haverei vergütungsberechtigten Gegenstände gleichfalls beitragen (vergl. oben S. 187f.).

6. Beitragspflicht der im § 708 erwähnten Gegenstände.

Gemäfs § 708 H. G. B. sind nicht vergütungsberechtigt:

1. nicht unter Deck geladene Güter; diese Vorschrift findet jedoch bei der Küstenschiffahrt insofern keine Anwendung, als Deckladungen durch die Landesgesetze für zulässig erklärt sind (§ 566);
2. Güter, über die weder ein Konnossement ausgestellt ist noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft gibt;
3. Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere, die dem Schiffer nicht gehörig bezeichnet worden sind (§ 607).

Aus dieser Vorschrift könnte man folgern, dafs die fraglichen Gegenstände auch nicht zur grofsen Haverei beizutragen hätten, wenn sie durch Aufopferung anderer gerettet worden sind. Dieser Auffassung tritt der Absatz 3 des § 723 entgegen. Die Gegenstände sollen, soweit sie gerettet sind, zur grofsen Haverei beitragen.

Was als gerettet anzusehen ist, kann bei amortisierbaren Wertpapieren zweifelhaft sein. Der volle Wert derselben wird offenbar durch das Havariegrosse-Opfer nicht gerettet; denn die Forderung bleibt auch im Falle des Verlustes der Urkunde bestehen und wird realisierbar, wenn die verlorene Urkunde im Wege des Aufgebotsverfahrens für kraftlos erklärt wird (vergl. §§ 799 bis 800 Bürgerl. Ges. B.).[1] Dagegen wird durch die Rettung

[1] Die mit der Amortisation von amerikanischen Bonds verknüpften Schwierigkeiten werden durch eine Auskunft des amerikanischen Schatzsekretärs aus dem Jahre 1878 wie folgt erläutert:

Verloren gegangene amerikanische Staatspapiere können nach dem Gesetz vom 1. Juni 1872 (An act to provide for the issue of bonds in lieu of destroyed or defaced bonds of the United States) nur dann amortisiert werden, wenn der strikte Beweis (clear and unequivocal proof) ihres Verlustes erbracht wird. Die Amortisation ist danach z. B. undurchführbar, wenn ein Seeschiff zwar von einem Unfall betroffen ist, aber eine wenn auch nur entfernte Möglichkeit vorliegt, dafs die an Bord befindlichen Bonds vielleicht

dasjenige erspart, was im Falle des Verlustes der Urkunde an Aufgebotskosten entstanden und an Zinsen verloren gegangen sein würde. Dieser Betrag mufs demgemäfs auch als beitragspflichtig angesehen werden (vergl. Heck S. 395 und Lewis-Boyens II, S. 547). Hegt der Dispacheur Zweifel über die Zulässigkeit der Kraftloserklärung, so mufs er der Dispache zunächst den vollen Kurswert der Papiere zu Grunde legen, bis eventuell durch das Gericht über die Zulässigkeit der. Kraftloserklärung entschieden worden ist.

7. Beitragspflicht der Bodmereigelder.

Die Vorschrift des § 723 Abs. 4, dafs die Bodmereigelder nicht beitragspflichtig sind, stimmt mit dem § 690 H. G. B. überein, welcher folgendermafsen lautet:

> „Dem Bodmereigläubiger fällt weder die grofse noch die besondere Haverei zur Last.
>
> Soweit jedoch die verbodmeten Gegenstände durch grofse oder besondere Haverei zur Befriedigung des Bodmereigläubigers unzureichend werden, hat er den hieraus entstehenden Nachteil zu tragen."

Der Bodmereigläubiger bleibt also bei der grofsen Haverei im Hintergrunde. Beitragspflichtig sind nur die für die Bodmereischuld haftenden Gegenstände: das Schiff allein, Schiff und Fracht oder Schiff, Fracht und Ladung, nicht aber die Bodmereischuld selbst. Der Bodmereigläubiger wird nur mittelbar getroffen, wenn infolge der Beitragsverpflichtung die verbodmeten Gegenstände zu seiner Befriedigung nicht ausreichen.

Zu Gunsten des Standpunktes des deutschen Rechts ist in den Motiven zum preufsischen Entwurf auf S. 316 bis 317 folgendes ausgeführt:

> „Der Bodmereigeber ist allerdings bei der Erhaltung von Schiff und Ladung interessiert; aber die Bodmereigelder sind nicht etwas von Schiff und Ladung Abgesondertes, das mit ihnen zugleich erhalten wurde; sie sind vielmehr bereits in Schiff und Ladung verwendet. Würden sie kontribuieren, so würde derselbe Gegenstand doppelt herangezogen. Der Bodmereigeber steht zu denjenigen Interessenten von Schiff und Ladung, deren Sachen nicht verbodmet sind, in keinem unmittelbaren Verhältnis. Er tritt nur, kraft seines Gläubigerrechts, in die Stelle des Eigentümers der verbodmeten Sachen ein. Was den verbodmeten Sachen kontribuiert wird, kommt ihm also zu gute, und was die verbodmete Sache ihrerseits beiträgt, mindert seine Sicherheit. Das Bodmereidarlehen selbst kann aber weder Beiträge geben noch erhalten."

Zur Erläuterung der Folgen des deutschen Standpunktes diene folgendes Beispiel:

---

doch nicht zerstört sein könnten. Vor der Amortisation mufs ferner der Eigentümer eines unbrauchbar gewordenen oder vernichteten Bond bei dem Schatzamt einen Betrag deponieren, welcher doppelt so hoch ist, als der Betrag des zu amortisierenden Bond nebst Zinsen. Auch mufs der Eigentümer dem Staate zwei in den Vereinigten Staaten wohnende zahlungsfähige Bürgen stellen, die eventuell für alle aus der Amortisation entstehenden Nachteile aufzukommen haben. Von den Stücken losgetrennte Coupons sind überhaupt nicht amortisierbar.

Schiff, Fracht und Ladung im Werte von 500 000 Mk. sind für 400 000 Mk. verbodmet. Eine nach der Verbodmung eintretende grofse Haverei erfordert:

a) Einen Beitrag von 10 v. H., also von 50 000 Mk. In diesem Falle wird der Bodmereigläubiger von der grofsen Haverei nicht betroffen, da der übrigbleibende Wert von Schiff, Fracht und Ladung (500 000 — 50 000 = 450 000 Mk.) die Bodmereischuld (400 000 Mk.) übersteigt.

b) Einen Beitrag von 30 v. H., also von 150 000 Mk. In diesem Falle ist die Bodmereischuld (400 000 Mk.) höher als der nach Abzug des Beitrages übrigbleibende Wert von Schiff, Fracht und Ladung (500 000 — 150 000 = 350 000 Mk.). Der realisierbare Anspruch des Bodmereigläubigers vermindert sich also infolge der grofsen Haverei um 50 000 Mk. auf 350 000 Mk.

Mit dem deutschen Rechte stimmen überein die Rechte Skandinaviens (§ 179) und Finnlands (Art. 123), während nach den Rechten der Niederlande (Art. 589) sowie Englands und Amerikas der Anspruch des Bodmereigläubigers der Beitragspflicht zur grofsen Haverei vorgeht, so dafs auch im Falle oben sub b) der Bodmereigläubiger voll befriedigt wird.

Dagegen besteht nach den Rechten Frankreichs (Art. 330), Belgiens (Art. 167), Spaniens (Art. 732), Portugals (Art. 631) und Italiens (Art. 603) eine Beitragspflicht der Bodmereigläubiger zur grofsen Haverei. Nach diesen Rechten würde in dem obigen Beispiele der Bodmereigläubiger

im Falle a) mit 10 v. H. von 400 000 Mk., also mit 40 000 Mk. beitragen, so dafs er im Endergebnis nur 360000 Mk. erhielte;

im Falle b) mit 30 v. H. von 400 000 Mk., also mit 120 000 Mk. beitragen, so dafs er im Endergebnis nur 280 000 Mk. erhielte.

Auf dem internationalen Kongrefs zu Antwerpen im Jahre 1885 hatte die Kommission die Nicht-Beitragspflicht der Bodmereigelder vorgeschlagen, das Plenum entschied sich jedoch für die Beitragspflicht. Ebenso empfehlen Hopkins (S. 152, 153) und Gourlie (S. 583 ff.) das Prinzip der Beitragspflicht für das englische bezw. amerikanische Recht.

25. Verlust oder Wertminderung beitragspflichtiger Gegenstände nach dem Havereifall.

§ 724.

Wenn nach dem Havereifall und bis zum Beginne der Löschung am Ende der Reise ein beitragspflichtiger Gegenstand ganz verloren geht (§ 704) oder zu einem Teile verloren geht oder im Werte verringert, insbesondere gemäfs § 722 mit einer Forderung belastet wird, so tritt eine verhältnismäfsige Erhöhung der von den übrigen Gegenständen zu entrichtenden Beiträge ein.

Ist der Verlust oder die Wertsverringerung erst nach dem Beginne der Löschung erfolgt, so geht der Beitrag, welcher auf den Gegenstand fällt, soweit dieser zur Berichtigung des Beitrages unzureichend geworden ist, den Vergütungsberechtigten verloren.

Absatz 1.

Nach allen modernen Rechten gilt, wie in der Einleitung zu den §§ 704 und 705 auf Seite 52 eingehend ausgeführt ist, die Fiktion, dafs die Gemeinschaft von Schiff und Ladung nach dem Havereifall bis zum Ende der Reise unverändert fortgesetzt wird und erst dann der Schaden zu verteilen ist. Hieraus folgt, dafs eine Beitragspflicht nicht besteht, wenn und soweit der beitragspflichtige Gegenstand auf der Weiterreise bis zum Beginne der Löschung verloren gegangen (§ 704), beschädigt, im Werte verringert (§§ 717 bis 719, 726) oder durch Belastung mit dinglichen Schulden entwertet worden ist (§ 722). Die natürliche Folge dieses Grundsatzes ist aber auch, dafs der infolge des Wegfalls der Beitragspflicht entstehende Ausfall nicht von den Vergütungsberechtigten oder den Eigentümern der beschädigten bezw. verlorenen Güter, sondern von allen am Ende der Reise noch vorhandenen Havariegrosse-Interessen gemeinsam zu tragen ist (Protokolle S. 2733). Der Havariegrosse-Schaden trifft die einzelnen Bestandteile des Schiffes und der Ladung nach ideellen Teilen (Protokolle S. 4081); der Havariegrosse-Beitrag wird aber erst auf Grund dieser ideellen Teile nach der Sachlage am Ende der Reise festgestellt. Der Beitrag ist deshalb, wenn beitragspflichtige Werte bis zum Ende der Reise fortfallen, für die Beteiligten höher, als er bei einer Verteilung des Schadens zur Zeit des Havereifalles sein würde. In diesem Sinne spricht der Paragraph von einer „Erhöhung“ der Beiträge. Das Wort könnte irreführen und den Gedanken erwecken, als ob die Havereiverpflichtung bereits zur Zeit des Havereifalles zahlenmäfsig feststände und durch den Fortfall von Werten demgegenüber eine Erhöhung der ursprünglichen Verpflichtung einträte. Dies ist aber nicht richtig: die Beitragsverpflichtung ist von vornherein auf die Zeit am Ende der Reise gerichtet, so dafs von einer Beitragserhöhung nicht im rechtlichen, sondern nur im wirtschaftlichen Sinne die Rede sein kann.

Absatz 2.

Mit dem Beginne der Löschung des Schiffes endigt dagegen die Havariegrosse-Gemeinschaft. Spätere Verluste und Wertsverringerungen bleiben deshalb auf die Beitragspflicht der Havereibeteiligten ohne Einflufs, und der Vergütungsberechtigte mufs den Ausfall allein tragen, wenn nach der Entlöschung ein beitragspflichtiger Gegenstand verloren geht, beschädigt oder im Werte verringert wird. Dies gilt auch dann, wenn gemäfs § 726 Abs. 2 bezw. §§ 773 und 774 der Eigentümer beitragspflichtiger Gegenstände persönlich haftet und infolge von Zahlungsunfähigkeit desselben ein Ausfall entsteht. Die Rechte Frankreichs und der demselben folgenden Länder verteilen dagegen in diesem Falle den durch Insolvenz eines Beitragspflichtigen entstehenden Ausfall pro rata auf die solventen Mitinteressenten, falls nicht der Vergütungsberechtigte in der Beitreibung der Beitragsschuld säumig oder unvorsichtig war (Jacobs I, No. 473, Lewis-Boyens II, S. 548 Note 2). Die übrigen Rechte stimmen in diesem Punkte mit dem deutschen Rechte überein.

c. Dingliche Natur der Havariegrosse-Verpflichtung (§§ 725 und 726).

26. Rechte der Vergütungsberechtigten.

§ 725.

Die Vergütungsberechtigten haben wegen der von dem Schiffe und der Fracht zu entrichtenden Beiträge die Rechte von Schiffsgläubigern. Auch in Ansehung der beitragspflichtigen Güter steht ihnen an den einzelnen Gütern wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrages ein Pfandrecht zu. Das Pfandrecht kann jedoch nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachteile des dritten Erwerbers, welcher den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden.

1. Zweck des Paragraphen.

Die §§ 725 und 726, welche eine dingliche, d. h. an der Sache selbst haftende, Verpflichtung der an der grofsen Haverei beteiligten Gegenstände statuieren, stehen im Einklange mit dem allgemeinen Prinzip des deutschen Seerechts, dafs Reeder und Ladungseigentümer für Ansprüche, welche aus Handlungen des Schiffers entstehen, mit dem Werte der Gegenstände einzutreten haben, welche sie dem Seerisiko ausgesetzt haben (§§ 486, 679 u. a.). Demgemäfs gibt § 725 den Vergütungsberechtigten gegenüber dem Schiff und der Fracht die Rechte von Schiffsgläubigern und gegenüber den beitragspflichtigen Gütern ein gesetzliches Pfandrecht.

2. Rechte von Schiffsgläubigern.

Schiffsgläubiger im Sinne des deutschen Handelsgesetzbuches sind Gläubiger, welche ein privilegiertes Pfandrecht an Schiff und Fracht haben.

Die Wirkungen dieses Pfandrechts sind folgende:

a) Umfang. Das Schiffsgläubigerrecht erstreckt sich

α) auf das Schiff (§ 755);

β) auf das Zubehör des Schiffes (§ 755). Über den Begriff des Schiffszubehörs vergleiche oben S. 140;

γ) auf die Bruttofracht derjenigen Reise, aus welcher die Havariegrosse-Forderung entstanden ist (§ 756).

Die „Bruttofracht“ umfafst die gesamte verdiente Fracht der betreffenden Reise einschliefslich der von dem Reeder daraus aufgewendeten Ausrüstungs- und Verproviantierungskosten, Kosten der Ausbesserung im Heimatshafen etc.; denn diese gehören mit zu dem der See anvertrauten Vermögen.

Als „Reise“ ist gemäfs § 757 diejenige anzusehen, zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird.

b) Stellung gegenüber anderen Gläubigern. Die Schiffsgläubiger gehen mit ihren Ansprüchen anderen Schiffspfandgläubigern oder sonstigen Gläubigern unbedingt vor (§ 776). Für das Verhältnis mehrerer Schiffsgläubiger untereinander besteht eine gesetzliche Rangordnung (§§ 768 und 769); bei den aus Anlafs von Notfällen entstandenen Schiffsgläubigerrechten haben in der Regel jüngere Forderungen den Vorzug vor älteren (vergl. die Ausführungen zum § 722 auf S. 186).

c) Geltendmachung. Das Schiffsgläubigerrecht ist gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar ohne Unterschied des Grundes der Besitzveränderung, also auch gegen den gutgläubigen Erwerber des Schiffes (§ 755 Abs. 2; Protokolle S. 2938 und 2939). Die Klage kann sowohl gegen den Reeder als auch gegen den Schiffer gerichtet werden; das gegen den Schiffer ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Reeder wirksam (§ 761 Abs. 2).

Die Klage geht nicht auf den Besitz des Pfandobjektes, sondern nur auf Befriedigung aus demselben, d. h. auf die Zahlung der geschuldeten Summe bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung. Beim Konkurse des Reeders können die Schiffsgläubiger wegen ihrer Forderungen abgesonderte Befriedigung aus Schiff und Fracht verlangen (§§ 48 und 49 No. 2 der Reichs-Konkursordnung).

d) Erlöschen. Folgende Umstände bringen das Schiffsgläubigerrecht zum Erlöschen:

α) die im Inlande erfolgte Zwangsversteigerung des Schiffes (§ 764);
β) der im Falle zwingender Notwendigkeit vom Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Befugnis bewirkte Verkauf des Schiffes (§§ 530, 764);
γ) das Ausschlufsurteil der Schiffsgläubiger nach erfolgtem gerichtlichen Aufgebot (§ 765);
δ) die Kondemnierung des Schiffes seitens eines kompetenten Prisengerichts und
ε) der physische Untergang des Schiffes.

An die Stelle des Schiffsgläubigerrechts tritt in den obigen Fällen

α) beim Verkauf des Schiffes ein Pfandrecht an dem Kaufgeld, solange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist (§ 764 Abs. 1);
β) im Falle der Ersatzpflicht dritter Personen ein Pfandrecht an der dem Reeder zustehenden Entschädigung (§ 775) und
γ) im Falle der Erhaltung von Schiffstrümmern ein Pfandrecht an diesen.

Dagegen haftet die Versicherungssumme, welche der Reeder erhalten hat, den Schiffsgläubigern nicht (Protokolle S. 1606 ff., 4168 ff.).

e) Verjährung. Die Rechte der Schiffsgläubiger auf Ausgleich verjähren in einem Jahre (§ 901). Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Jahres, in welchem die Ablieferung der vergütungsberechtigten Güter erfolgt ist, bezw. bei verlorenen Gütern mit dem Ablaufe des Jahres, in welchem das

Schiff den Hafen erreicht, wo die Ablieferung erfolgen sollte (§ 903 No. 2). Ob eine Dispache aufgemacht ist oder nicht, ist hierbei gleichgültig. So heifst es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 2. November 1886 (H. G. Ztg. 1887 S. 19) folgendermafsen:

„Dafs die Schiffsschuld, zum Ersatz der grofsen Haverei beizutragen, vorab dispachiert oder sonstwie festgestellt sein müsse, ehe die Verjährung zu laufen beginne, bestimmt das Gesetz nicht."

3. Pfandrecht an den beitragspflichtigen Gütern.

Für dieses Pfandrecht sind durch das Handelsgesetzbuch einige besondere Bestimmungen gegeben, im übrigen aber kommen die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über das Pfandrecht an beweglichen Sachen (§§ 1204 bis 1258) zur Anwendung. Die Wirkungen des Pfandrechts an den beitragspflichtigen Gütern sind hiernach die folgenden:

a) Umfang. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Ladung in dem Umfange, in welchem dieselbe der Havariegrosse-Gefahr ausgesetzt war.

b) Stellung gegenüber anderen Gläubigern. Der § 776 H. G. B., welcher den Schiffsgläubigern den Vorzug vor anderen Gläubigern gibt, ist hier analog anzuwenden, d. h. die seerechtlichen Pfandgläubiger können vor sämtlichen übrigen Gläubigern Befriedigung aus den haftpflichtigen Ladungsteilen verlangen (Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners, S. 144b). Über die Rangordnung mehrerer seerechtlichen Pfandgläubiger untereinander ist im § 777 Abs. 1 folgendes bestimmt:

„Von den auf den Gütern wegen der Fracht, der Bodmereigelder, der Beiträge zur grofsen Haverei und der Bergungs- und Hilfskosten (§§ 623, 679, 725, 751) haftenden Pfandrechten steht das wegen der Fracht allen übrigen nach; unter diesen übrigen hat das später entstandene vor dem früher entstandenen den Vorzug; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt. Die Forderungen aus den von dem Schiffer aus Anlafs desselben Notfalles abgeschlossenen Geschäften gelten als gleichzeitig entstanden."

c) Geltendmachung. Das Pfandrecht an den Gütern ist (im Gegensatz zum Schiffspfandrecht) nicht gegen jeden dritten Besitzer der haftenden Gegenstände verfolgbar; es darf, wie § 725 H. G. B. ausdrücklich bestimmt nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachteile des dritten gutgläubigen Erwerbers geltend gemacht werden.

Das Pfandrecht wird für die Vergütungsberechtigten, die nicht im Pfandbesitze sind, durch den Verfrachter ausgeübt (§ 731 Abs. 3 H. G. B.). Die Ausübung geschieht durch aufsergerichtlichen Zwangsverkauf der haftpflichtigen Ladungsteile. Hierfür kommen die Vorschriften des Handelsgesetzbuches §§ 731 Abs. 3 und 623 Abs. 4 sowie des Bürgerlichen Gesetzbuches §§ 1228 bis 1241 zur Anwendung, aus welchen folgendes hervorzuheben ist:

α) Dem Verkaufe mufs eine Androhung des Pfandverkaufs vorausgehen. Diese Androhung ist an den Empfänger des Gutes und, wenn dieser nicht zu ermitteln ist oder die Annahme des Gutes verweigert, an den Absender zu richten (§ 1234 Abs. 1 B. G. B. und § 623 Abs. 4 H. G. B.).

β) Der Verkauf darf nicht vor dem Ablaufe einer Woche nach der Androhung erfolgen (§ 368 H. G. B. in Abänderung des § 1234 Abs. 2 B. G. B.).

γ) Der Verkauf des Pfandes ist im Wege öffentlicher Versteigerung zu bewirken. Hat das Gut einen Börsen- oder Marktpreis, so kann der Pfandgläubiger den Verkauf aus freier Hand durch einen zu solchen Verkäufen öffentlich ermächtigten Handelsmakler oder durch eine zur öffentlichen Versteigerung befugte Person zum laufenden Preise bewirken (§ 1235 in Verbindung mit § 1221 B. G. B.).

δ) Zeit und Ort der Versteigerung sind öffentlich bekannt zu machen. Ebenso ist der Empfänger bezw. der Absender (vergl. oben α) von Zeit und Ort der Versteigerung sowie von dem Verkaufe des Gutes und dem Ergebnis desselben unverzüglich zu benachrichtigen (§§ 1237, 1241 B. G. B.).

Im Falle des Konkurses können die Pfandgläubiger der Güter (ebenso wie die Schiffsgläubiger) abgesonderte Befriedigung aus den verpfändeten Gegenständen verlangen (§§ 48 und 49 No. 2 der Konkursordnung).

d) Erlöschen. Das Pfandrecht an den beitragspflichtigen Gütern erlischt

α) mit dem gutgläubigen Erwerbe derselben seitens eines Dritten nach der Auslieferung (§ 725 H. G. B.);

β) mit dem Verkaufe der Güter seitens des Schiffers zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes, nach Mafsgabe des § 535 Abs. 3 H. G. B. (§ 777 Abs. 2 H. G. B.);

γ) mit dem physischen Untergang der Güter.

Dagegen erlischt das Pfandrecht nicht mit dem Ablaufe von 30 Tagen nach der Beendigung der Ablieferung, wenn die Güter dann noch im Besitze des Empfängers sind. Die entgegenstehende Vorschrift des § 623 Abs. 2 H. G. B. bezieht sich nur auf das Pfandrecht des Verfrachters (vergl. Lewis-Boyens II, S. 563 Note 1).

An die Stelle des erlöschenden Pfandanspruches an den Gütern tritt hier (ebenso wie bei dem Schiffsgläubigerrecht) im Falle des Verkaufs das Pfandrecht an dem Kaufgelde (§ 777 Abs. 2 in Verbindung mit § 764 H. G. B.) und im Falle der Ersatzpflicht dritter Personen das Pfandrecht an der den Ladungsbeteiligten zustehenden Entschädigung. Die im Falle des Verlustes zu zahlende Versicherungssumme aber tritt auch hier nicht in die Haftung ein.

e) Verjährung. Die auf der Ladung ruhenden Ansprüche verjähren in einem Jahre (§ 904 Abs. 1 H. G. B). Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Jahres, in welchem die beitragspflichtigen Güter abgeliefert sind (§ 904 Abs. 2).

27. Dingliche bezw. beschränkt persönliche Verpflichtung zur Beitragsleistung.

§ 726.

Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrags wird durch den Havereifall an sich nicht begründet.

Der Empfänger beitragspflichtiger Güter wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme der Güter bekannt ist, dafs davon ein Beitrag zu entrichten ist, für den letzteren bis zu dem Werte, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung haben, insoweit persönlich verpflichtet, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können.

Wie in den Bemerkungen zum § 725 unter 1. auf Seite 195 bereits ausgeführt ist, gilt bei der Havariegrosse-Beitragspflicht das Prinzip der dinglichen, auf die haftpflichtigen Gegenstände beschränkten Haftung. Der Havariegrosse-Interessent soll nicht mehr durch die Seegefahr verlieren, als er der See anvertraut hat (das „Seevermögen").

Die Beitragspflicht kann auch billigerweise nicht weiter gehen als bis zu dem Werte der durch die Havereimafsregel geretteten Gegenstände; denn die Gefahr, durch deren Abwendung die Beitragspflicht begründet wurde, hätte schlimmstenfalls zum Verluste dieses Wertes geführt (vergl. Begründung zum Entwurf eines deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes[1]) S. 113 unten).

Die strenge Durchführung des Prinzips der dinglichen Haftung kann aber dann zu Ungerechtigkeiten führen, wenn der haftpflichtige Gegenstand dem Zugriff der Vergütungsberechtigten entzogen, d. h. an den Empfänger ausgeliefert worden ist. Dies geschieht bei der heutigen Dampfschiffahrt, wo die Entlöschung ohne Zeitversäumnis erfolgen mufs, sehr häufig. Hierbei sind folgende beiden Fälle möglich:

1. Der Empfänger wufste, dafs auf dem Gegenstande ein Havariegrosse-Beitrag lastet.

   Für diesen Fall bestimmt § 726 Abs. 2, dafs der Empfänger für den Havereibeitrag bis zu dem Werte, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung hatten, insoweit persönlich haftet, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können. Der Empfänger haftet also zwar mit seinem ganzen Vermögen, jedoch nur bis zur Höhe des Wertes der Güter zur Zeit ihrer Ablieferung („beschränkt persönliche Haftung"). Die Haftung besteht ferner nur insoweit, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können. Wenn daher der Empfänger beweisen kann, dafs die Güter im Falle der Nichtauslieferung verloren gegangen oder verschlechtert worden wären, bezw. Kosten verursacht hätten, bevor der Gläubiger aus den Gütern Befriedigung gefunden haben würde, so wird insoweit die Haftsumme des Empfängers verringert. Hierzu

---

[1]) Drucksachen des Reichstags, 9. Legislaturperiode, III. Session 1894/95 No. 81.

ist in der Handelsgesetzgebungs-Konferenz (Protokolle S. 4128) folgendes ausgeführt worden:

„Wenn ausgesprochen sei, dafs der Zufall bis zum Beginn der Löschung der Havereigemeinschaft und nachher dem forderungsberechtigten Interessenten zur Last falle, so sei nicht abzusehen, weshalb die Auslieferung der Güter an den Empfänger hieran etwas ändern sollte, weshalb der Empfänger z. B. den Schaden tragen müfste, wenn die Güter konfisziert würden und dies geschehen wäre, wo sie auch immer sich befunden haben möchten; zumal die Auslieferung der mit Havereigeldern belasteten Güter weitaus die Regel bilde und ohne die gröfste Belästigung des Verkehrs auch nicht umgangen oder erschwert werden könne. Aus dem zuletzt angegebenen Grunde und da hiernach in der Auslieferung der Güter keine besondere Konzession für den Empfänger liege, könne man auch nicht annehmen, dafs sich derselbe durch Annahme der Güter unbedingt persönlich für die Havereigelder verpflichten wolle, ohne Rücksicht darauf, ob sie durch den Wert der Güter gedeckt seien oder nicht."

Im Konkursverfahren ist der Anspruch aus der persönlichen Haftung eine gewöhnliche Konkursforderung — im Gegensatz zu der dinglichen Haftung, bei welcher abgesonderte Befriedigung aus dem Pfandobjekt verlangt werden kann (vergl. oben S. 198).

Neben dem Empfänger wird auch der Schiffer, welcher das Gut ausliefert, gemäfs § 731 Abs. 1 beschränkt haftbar. Beide sind Gesamtschuldner, d. h. der eine wird durch die Leistung des anderen befreit (§ 421 B. G. B.).

Eine dem § 726 Abs. 2 analoge Bestimmung enthält für die Entziehung des Schiffes der Absatz 1 des § 774 H. G. B., welcher folgendermafsen lautet:

„Sendet der Reeder, nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für die er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntnis erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise (§ 757) in See, ohne dafs das Interesse des Schiffsgläubigers es gebietet, so wird er für die Forderung in Höhe desjenigen Betrages zugleich persönlich verpflichtet, welcher sich für den Gläubiger ergeben haben würde, falls der Wert, den das Schiff bei dem Antritte der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre."

2. Der Empfänger wufste nicht, dafs auf dem Gegenstande ein Havariegrosse-Beitrag lastet.

In diesem Falle besteht nach dem Gesetze keine Haftpflicht des Empfängers für den Beitrag. Der Schiffer, welcher vor der Zahlung des Havariegrosse-Beitrages die Güter ausliefert, mufs deshalb, um sich den persönlichen Anspruch gegen den Empfänger zu sichern, diesen von dem

Bestehen der Havariegrosse-Verpflichtung in Kenntnis setzen. Um den Beweis hierfür in Händen zu haben, lassen sich die Schiffer in der Regel einen Verpflichtungsschein (sogen. „Havarierevers") ausstellen, in welchem sich der Empfänger der Güter ausdrücklich zur Zahlung der Havereibeiträge verpflichtet. Die rechtliche Bedeutung eines solchen Havariereverses, in welchem der Beitragsverpflichtete „sich bereit erklärte, den auf die Ladung fallenden Beitrag zur grofsen Haverei laut aufzumachender Dispache prompt und unweigerlich zu zahlen", hat das Reichsgericht in einem Urteil vom 25. November 1896 (Hans. Ger. Ztg. 1897 S. 35 bis 36) folgendermafsen präzisiert:

> „Der Havarierevers ist eine in dem gegenseitigen Vertrauen, dafs die Sache durch die in Aussicht genommene Zahlung zur Erledigung gelangen werde, getroffene Vereinbarung, durch welche der Empfänger verpflichtet wird, den Dispachebetrag als persönlich haftender Schuldner zu zahlen."

III. Havariegrosse-Verfahren.

28. Ort der Schadensfeststellung und -Verteilung.

§ 727.

Die Feststellung und Verteilung der Schäden erfolgt an dem Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet.

1. Zweck des Paragraphen.

Wie schon in der Einleitung zu den §§ 704 und 705 (oben S. 51f.) hervorgehoben, nimmt das deutsche Recht für den Umfang der Rechte und Pflichten aus der grofsen Haverei den Endpunkt der Reise als mafsgebend an. Aus dieser Bestimmung folgt mit Notwendigkeit, dafs auch die Feststellung und Verteilung der Havariegrosse-Schäden an dem Endpunkte der Reise erfolgen mufs. Die einzelnen Möglichkeiten der Reisebeendigung werden im § 727 — ebenso wie an den entsprechenden früheren Stellen des Handelsgesetzbuches — nicht geregelt. Das Gesetz beschränkt sich vielmehr darauf, dem normalen Falle, der Reisebeendigung am Bestimmungsorte, die Reisebeendigung in anderen Häfen gegenüberzustellen. In den Ausführungen zum § 714 (oben S. 155ff.) ist versucht worden, den Ort der Reisebeendigung in allen möglichen Fällen des Verlaufs einfacher wie zusammengesetzter Reisen festzustellen.

Zu der Feststellung und Verteilung der Schäden, die am Endpunkte der Reise vorzunehmen ist, gehören:

a) die Berechnung der Beiträge und Vergütungen, die sogenannte Dispachierung, und

b) die Auszahlung der in der Dispache berechneten Summen, so dafs der Endpunkt der Reise auch als Leistungsort (Bürgerliches Gesetzbuch § 269) der Havariegrosse-Zahlungen anzusehen ist.

2. Ort der Reisebeendigung bei einfachen Reisen (vergl. die Ausführungen zum § 714 unter No. 2).

Die Feststellung und Verteilung der Schäden erfolgt:

a) bei normalem Verlauf der Reise am Bestimmungsorte;

b) bei anormalem Verlauf der Reise

α) im Not- oder Zwischenhafen, wenn dort die Ladung endgültig gelöscht, z. B. verkauft oder mit einer anderen Transportgelegenheit (einem anderen Schiffe, der Eisenbahn etc.) nach dem Bestimmungsorte befördert wird. Dagegen ist im letzteren Falle nach den Rechten Österreich-Ungarns, Frankreichs, Belgiens, Italiens, Englands, Amerikas und einiger südamerikanischen Staaten am Bestimmungsorte der Güter zu dispachieren (vergl. die Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 16. April 1875; R. O. H. G. 17, S. 187), welche die Dispache in dem Bestimmungsorte der Ladung (Rosario) für ordnungsmäfsig aufgemacht erklärt, obgleich die Ladung mit einem Ersatzschiffe aus dem Nothafen (Montevideo) nach Rosario gebracht worden war;

β) am Orte der Bergung der Ladung, wenn das Schiff, nachdem es mit der Ladung aus der Havariegrosse-Gefahr bereits gerettet war, in einem neuen Unfalle zu Grunde geht;

γ) am Orte der Bergung des Schiffes, wenn die Ladung, nachdem dieselbe mit dem Schiff aus der Havariegrosse-Gefahr bereits gerettet war, infolge von besonderer Haverei (Verderben, Selbstentzündung oder dergl.) verloren geht;

δ) am Abgangsorte, wenn das Schiff nach dem Havariegrosse-Fall in den Abgangshafen zurückkehrt und dort die Ladung endgültig löscht.

3. Ort der Reisebeendigung bei zusammengesetzten Reisen (vergl. die Ausführungen zum § 714 unter No. 3).

Wird auf einer Reise in mehreren Häfen endgültig Ladung gelöscht, so gilt jeder angelaufene Hafen als Reiseendpunkt für das Schiff und denjenigen Ladungsteil, mit welchem das Schiff den betreffenden Hafen erreicht. Es müssen daher mehrere selbständige Havariegrosse-Auseinandersetzungen unter Zugrundelegung der jeweiligen Sachlage stattfinden. Demgemäfs müfste auch bei jeder Teillöschung eine besondere Dispache für die ausgeladenen Güter aufgemacht werden, während die übrigen Interessen nach der Sachlage im Endhafen zu dispachieren wären. Diese Regelung würde aber in vielen Fällen — namentlich bei Liniendampfern, welche eine grofse Anzahl von Häfen anlaufen — unverhältnismäfsig hohe Kosten verursachen und eine Verzögerung der Reise im Gefolge haben, welche die Beteiligten auf das Empfindlichste schädigen kann. Es ist auch nichts dagegen einzuwenden, wenn in

solchen Fällen eine einzige Dispache im Endhafen aufgemacht wird; nur mufs dann für die in den einzelnen Löschungsorten ausgeladenen Ladungsteile besonders abgerechnet werden. Um diese besondere Abrechnung zu ermöglichen, liegt dem Schiffer im Zwischenhafen folgendes ob:

a) die Feststellung des Havariegrosse-Schadens an den nach dem betreffenden Löschungsorte bestimmten Gütern;
b) die Feststellung der in grofser Haverei zu vergütenden Kosten der Ausbesserung des Schiffes, welche in dem betreffenden Löschungsorte vorgenommen worden ist;
c) die Feststellung der Werte der in dem betreffenden Hafen ausgeladenen beitragspflichtigen Güter und
d) die Sicherstellung der von den ausgeladenen Gütern zu zahlenden Havariegrosse-Beiträge.

4. Feststellung und Verteilung der Schäden an einem anderen Orte als dem Reiseendpunkt.

Die Aufmachung der Dispache an einem anderen als dem durch § 727 bestimmten Orte ist in folgenden beiden Fällen zulässig:

a) Wenn die Aufmachung an einem anderen Orte üblich ist. Eine solche Übung besteht namentlich hinsichtlich derjenigen Plätze, an welchen die Aufmachung der Dispache unmöglich ist oder an welchen es an einer sachkundigen und mit Autorität ausgerüsteten Person fehlt, welcher die Regulierung der grofsen Haverei mit Zuversicht auf die Erlangung einer gerechten und sachgemäfsen Dispachierung übertragen werden könnte (Prot. S. 2757, Voigt S. 527).
b) Wenn die Beteiligten die Aufmachung an einem anderen Orte vereinbaren (Prot. S. 2758), wenn z. B. bei der Versendung von Gütern mit einem deutschen Schiffe nach dem Auslande in den Verfrachtungsbedingungen bestimmt ist, dafs eine etwa erforderlich werdende Dispache in einem deutschen Hafen aufzumachen ist.

   Für das Verhältnis zwischen dem Versicherten und dem Versicherer bestimmt § 85 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867, nachdem zunächst der Bestimmungsort bezw. der Hafen, in welchem Schiff und Ladung voneinander scheiden, für die Aufmachung der Dispache als mafsgebend erklärt worden ist:

> „Eventuell ist die grofse Haverei an dem Platze aufzumachen, wo die Dispachierung für den betreffenden Ort üblich ist, in fernerer Eventualität an dem Ort, wo die Versicherung geschlossen worden ist."

5. Auf die Dispachierung anzuwendendes Recht.

A. Für die Feststellung und Verteilung der Havariegrosse-Schäden ist, wie bereits in der Einleitung auf Seite 8 ausgeführt worden ist, das Recht des Aufmachungsortes der Dispache mafsgebend. Dies ist zwar im Gesetz nicht ausgesprochen, folgt jedoch mit Bestimmtheit aus den Materialien des Gesetzes wie aus den Gerichtsentscheidungen höchster Instanz.

a) In der Handelsgesetzgebungs-Konferenz war folgende gesetzliche Bestimmung beantragt worden:

„Die Festsetzung der Schäden und die Verteilung derselben durch die Havereirechnung erfolgt nach dem Rechte des Bestimmungsorts des Schiffes oder, wenn die Reise früher beendigt wird, nach dem am Endpunkte der Reise geltenden Rechte."

Dieser Antrag wurde zwar nach längerer Beratung zurückgezogen; denn man hielt eine derartige Bestimmung für bedenklich, namentlich da ihre Befolgung im Auslande doch nicht erzwungen werden könne. Es wurde aber anerkannt, dafs in der Regel das Recht des Ortes, an welchem die Dispache aufgemacht wird, zu Grunde gelegt werde und damit faktisch mit der Bestimmung des Ortes der Dispachierung auch über das mafsgebende Recht entschieden werde (Prot. S. 2756 f.). Später, bei der Beratung des Versicherungsrechtes, wurde dann der in dem oben erwähnten Antrage niedergelegte Grundsatz von der Kommission stillschweigend übernommen. § 835 H. G. B. erklärt nämlich für die Verpflichtung des Versicherers in Ansehung der Beiträge zur grofsen Haverei das am Orte der Aufmachung der Dispache geltende Recht als mafsgebend, und nur in besonderen Fällen ist der Versicherer gemäfs § 837 verpflichtet, eine Dispache anzuerkennen, welche mit dem am Orte der Aufmachung geltenden Recht nicht übereinstimmt.

Im Verhältnis zwischen dem Versicherer und Versicherten ist somit anerkannt, dafs das an dem gehörigen Dispacheorte geltende Recht darüber entscheidet, welche Schäden als grofse Haverei zu betrachten sind und in welcher Weise deren Regulierung zu erfolgen hat. Das für die Beziehungen zwischen dem Versicherer und Versicherten anerkannte Prinzip mufs aber notwendigerweise auch für die Beziehungen zwischen dem Versicherten und den übrigen Havereiinteressenten gelten, da andernfalls der vom Versicherer gemäfs § 835 zu ersetzende Havereibeitrag gegen die klare Absicht des Gesetzgebers mit dem wirklichen Havereibeitrag nicht übereinstimmen würde (vergl. R. O. H. G. VIII, S. 293 f.).

b) In höchstrichterlichen Entscheidungen wird über die vorliegende Frage namentlich folgendes ausgeführt:

α) Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 24. September 1872 (R. O. H. G. VII, S. 168 f.):

„Es ist ein zwar nicht unbestrittener, aber anscheinend im wesentlichen die Praxis der meisten seefahrenden Nationen beherrschender Rechtssatz, dafs die Havariegrosse sowohl formell als auch materiell unter der Herrschaft des Rechts desjenigen Ortes steht, wo die zwischen Schiff und Ladung gebildet gewesene Gemeinschaft aufhört."

β) Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 23. Dezember 1872 (R. O. H. G. VIII, S. 295 f.):

„Der Rechtsgedanke, welcher im deutschen Handelsgesetzbuch Ausdruck gefunden hat, geht dahin, dafs das Recht desjenigen Platzes die Havereiregulierung ordnet, an welchem die Gefahrsgemeinschaft ihr Ende nimmt, und es liegt ihm die doppelte verständige Erwägung zu Grunde, dafs eine Dispachierung nach dem Recht eines anderen Platzes, wenn überhaupt, schwer und selten mit voller Zuverlässigkeit durchführbar ist, und dafs die bei entgegengesetzter Annahme häufig gebotene Notwendigkeit, nach den verschiedenen Rechten mehrerer Plätze die Havereiregulierung zu bewirken, zu kaum löslichen Verwickelungen führen müfste. Geschieht die Dispachierung am Bestimmungsorte, so liegt die Annahme am nächsten, dafs sämtliche Interessenten sich dem Recht des Bestimmungsortes haben unterwerfen wollen, und es ist zumal für die dortigen Ladungsempfänger eine andere Unterstellung schwerlich denkbar. Die gleichen Grundsätze wurden schon vor Geltung des deutschen Handelsgesetzbuches in den deutschen Seeplätzen, sogar dem Versicherer gegenüber, anerkannt. Hiermit stimmt überein die französische und holländische Praxis, die Vorschrift des spanischen und italienischen Handelsgesetzbuches, endlich auch im wesentlichen die englisch-amerikanische Praxis."

γ) Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 13. November 1878 (R. O. H. G. XXV, S. 25):

„Da im vorliegenden Falle der Bestimmungsort des Schiffes Bremen war und daher nach § 727 H. G. B. die Feststellung und Verteilung der Schäden hier erfolgen mufste und erfolgt ist, kann es, obwohl das Handelsgesetzbuch diese Frage offen gelassen hat, keinem Zweifel unterliegen, dafs diese Dispachierung (wie geschehen) auch nach dem in Bremen geltenden deutschen Rechte vorzunehmen war."

δ) Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Oktober 1896 (R. G. XXXVIII, Seite 3):

„Es ist ein auch für das deutsche Recht anzuerkennender Grundsatz des internationalen Privatrechts, dafs darüber, welche Opfer und Kosten als Havariegrosse anzusehen sind, das Recht des Dispachierungsortes entscheidet, vorausgesetzt, dafs die Dispache am gehörigen Orte aufgenommen ist, als welcher (regelmäfsig) derjenige Ort gilt, wohin das Schiff bestimmt war."

B. Ist für die Regulierung der grofsen Haverei ein anderes Recht als dasjenige des Ortes der Aufmachung der Dispache vereinbart, so mufs dieses auch im vollen Umfange zur Anwendung gebracht werden. So ist durch ein Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 13 November 1878 (R. O. H. G. XXV, S. 3) im folgenden Falle entschieden worden:

Eine Chartepartie enthielt die Klausel:

„All questions of general average to be settled according to the costum of the London Underwriters at Lloyds."

Der Sinn der hier fraglichen Klausel ist, wie in den Entscheidungsgründen ausgeführt wird, dafs alle Fragen der grofsen Haverei (auch zwischen Verfrachter und Befrachter) nach Mafsgabe der von den Londoner Versicherern (in ihrem Verhältnisse zu den Versicherten) herkömmlich befolgten Grundsätze geordnet werden sollen, und zwar ohne alle Rücksicht auf den Ort der Aufmachung der Dispache und auf das an demselben geltende einheimische oder auswärtige Recht. Durch Aufnahme der betreffenden Klausel in die Charterpartie ist vereinbart, dafs einer Havariegrosse-Dispache, an welchem Orte dieselbe auch demnächst aufzumachen sein würde, die custom der London underwriters at Lloyds in derselben Weise zu Grunde gelegt werden soll, wie dies bei der Aufmachung der Dispache in London zu geschehen hat.

Wird eine Dispache im Auslande von einem deutschen Konsul aufgemacht, so wird die Anwendung des deutschen Rechts von den Beteiligten vielfach ausdrücklich oder stillschweigend (dadurch, dafs keiner der Aufmachung der Dispache nach deutschem Recht widerspricht) vereinbart.

C. Das auf die Dispachierung anzuwendende Recht entscheidet nur über die Regulierung der grofsen Haverei, nicht aber über die Frage, welche Schäden entstanden sind. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 30. Januar 1893 (H. G. Ztg. 1893 S. 304) folgendermafsen:

„Es ist davon auszugehen, dafs die Geltung des Rechts des Hafens, wo die Reise endigt, in welchem die Feststellung und Verteilung der Havariegrosse-Schäden zu erfolgen hat, sich auf die Havarieordnung, also darauf, welche entstandenen Schäden als grofse Haverei zu betrachten und wie sie zu vergüten sind, beschränkt, dafs aber das Recht des Endhafens keineswegs mafsgebend ist für die Frage, welche Schäden entstanden sind. So ist z. B. die Frage, ob dem Reeder ein Frachtverlust entstanden ist, nicht nach dem Recht des Endhafens zu beurteilen, sondern nach dem Inhalte des zwischen den Parteien geschlossenen Frachtvertrages und dem diesen Frachtvertrag beherrschenden Recht.“

29. Veranlassung der Aufmachung der Dispache.

§ 728.

Der Schiffer ist verpflichtet, die Aufmachung der Dispache ohne Verzug zu veranlassen. Handelt er dieser Verpflichtung zuwider, so macht er sich jedem Beteiligten verantwortlich.

Wird die Aufmachung der Dispache nicht rechtzeitig veranlafst, so kann jeder Beteiligte die Aufmachung in Antrag bringen und betreiben.

1. Zweck des Paragraphen.

Der Schiffer ist die einzige Person auf dem Schiffe, welche die Interessen aller Havariegrosse-Beteiligten zu vertreten hat. Deshalb fällt ihm natur-

gemäfs auch die Aufgabe zu, für die gehörige Feststellung und Verteilung der Havariegrosse-Schäden zu sorgen, d. h. die Verklarung abzulegen (§ 522 H. G. B.) und die unverzügliche Aufmachung der Dispache zu veranlassen (§ 728).

Eine ähnliche Bestimmung ist in fast allen Gesetzgebungen enthalten; einige gehen sogar noch weiter, indem sie den Schiffer auch zur Einziehung der Havereibeiträge verpflichten. Diese Bestimmung erscheint jedoch in dieser allgemeinen Fassung nicht als zweckmäfsig, namentlich nicht für den Fall, wenn die Dispache im Heimatshafen des Schiffes aufgemacht wird. Die Interessen der Vergütungsberechtigten werden auch schon dadurch genügend gewahrt, dafs es dem Schiffer untersagt ist, beitragspflichtige Güter den Empfängern ohne Bezahlung oder Sicherstellung der Havereibeiträge auszuhändigen (§ 731).

2. Dispache.

Die Dispache ist der Verteilungsplan, in welchem der auf jedes einzelne Interesse entfallende Havariegrosse-Anteil nach Mafsgabe der in Havariegrosse zu vergütenden Schäden und der beitragspflichtigen Werte ausgerechnet wird. Die Dispache zerfällt in der Regel in folgende vier Abschnitte:

a) den der Havariegrosse zu Grunde liegenden Tatbestand;
b) die in Havariegrosse zu ersetzenden Schäden;
c) die beitragspflichtigen Werte;
d) die Ausrechnung des Havariegrosse-Prozentsatzes und der auf die einzelnen Interessen entfallenden Vergütungen bezw. Beiträge.

Die Grundlage der Dispache ist die Verklarung (§§ 522 ff.). Ohne dieselbe kann eine Dispache nicht aufgemacht werden, es sei denn, dafs alle Beteiligten auf die Aufnahme der Verklarung verzichtet hätten.

Das Beispiel einer Dispache ist unten im Anhang am Schlusse dieses Bandes abgedruckt.

3. Veranlassung der Dispachierung.

Der Schiffer ist verpflichtet, die Aufmachung der Dispache ohne Verzug zu veranlassen. Genügt er dieser Verpflichtung nicht, so stehen den Beteiligten folgende Rechte zu:

a) Sie können gegen den Schiffer oder den Reeder auf Erfüllung der Verpflichtung zur Aufmachung der Dispache klagen. Dieser Anspruch verjährt nach einer Entscheidung des H. O. L. G. vom 2. November 1886 (H. G. Ztg. 1887 S. 19), ebenso wie die Havariegrosse-Forderung selbst, in einem Jahre (§§ 901 und 902 H. G. B.). Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist (§ 903 No. 4), gleichviel wann der Forderungsberechtigte von der Havariegrosse-Mafsregel Kenntnis erhielt. Der Grund hierfür liegt darin, dafs nach Ablauf einer längeren Zeit die erforderlichen Beweismittel kaum noch zu erbringen sind (Prot. S. 2968).

b) Sie können die Aufmachung der Dispache selbst in Antrag bringen und betreiben (§ 728 Abs. 2). Hat auf Grund dieser Ermächtigung einmal ein Beteiligter einen Havariekommissar mit der Regelung der Havariegrosse betraut, so erlischt damit das Recht des Schiffers und der anderen Beteiligten, ihrerseits die Regulierung in die Hand zu nehmen und einen Havariekommissar zu ernennen. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 18. Oktober 1889 (H. G. Ztg. 1890 S. 15 ff.) folgendermafsen:

„Betreibt der Schiffer die Aufmachung nicht oder verzögert er sie auch nur, so ist gemäfs § 728 Abs. 2 H. G. B. jeder Ladungseigentümer befugt, die Betreibung der Dispache in die Hand zu nehmen und einem Havariekommissar zu übertragen. Ist aber einmal für die Aufmachung der Havariegrosse von einem gesetzlich dazu Berufenen ein Havariekommissar bezeichnet worden, der in üblicher Weise dem Dispacheur die zur Dispachierung erforderlichen Angaben und Dokumente zu unterbreiten hat, so fehlt es jedem Havariegrosse-Interessenten an der Legitimation, die Betreibung der Dispachierung in die Hand zu nehmen. Einmal kann das Recht, welches H. G. B. § 728 Abs. 2 im Falle der Pflichtversäumnis des Schiffers den anderen Beteiligten gewährt, seinem Wesen nach nur ausgeübt werden: wer es zuerst ausübt, übt es ein für allemal für alle Beteiligten aus."

c) Sie können von dem Schiffer Ersatz des ihnen infolge der nicht rechtzeitigen Veranlassung der Dispachierung entstandenen Schadens beanspruchen. Die Schadensersatzklage geht bei unterlassener Dispachierung auf den vollen Havariegrosse-Schaden und bei verzögerter Dispachierung auf den Zins-, Nutzungsverlust etc.

Neben dem Schiffer, welcher persönlich haftet, ist den Ladungseigentümern der Reeder für den entstandenen Schaden gemäfs § 486 H. G. B. mit Schiff und Fracht verantwortlich (H. G. Ztg. 1887 S. 19).

30. Aufmachung der Dispache.

§ 729.

Im Gebiete dieses Gesetzbuches wird die Dispache durch die ein für allemal bestellten oder in deren Ermangelung durch die vom Gerichte besonders ernannten Personen (Dispacheure) aufgemacht.

Jeder Beteiligte ist verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, namentlich Chartepartien, Konnossemente und Fakturen, dem Dispacheur mitzuteilen.

1. Zweck des Paragraphen.

Die Aufmachung der Dispache ist einerseits eine umfangreiche und schwierige Arbeit, zu deren Bewältigung eine eingehende Geschäfts- und Rechtskenntnis erforderlich ist. Anderseits ist sie eine Tätigkeit, welche über die Rechte und Pflichten der Haverei-Interessenten entscheidet und somit die Vermögensgestaltung derselben in erheblichem Mafse beeinflufst. Deshalb

bestimmt der § 729, dafs die Dispachierung von einem öffentlich bestellten Sachverständigen erfolgen soll. Hierdurch wird den Havariegrosse-Interessenten, welche die einzelnen Dispachesätze nach Grund und Höhe schwer prüfen können, eine gewisse Garantie dafür gegeben, dafs die Rechnung richtig und unparteiisch aufgestellt worden ist.

Diese Vorschrift gilt jedoch, wie es im Eingange des Paragraphen heifst, nur im Gebiete des Handelsgesetzbuches; sie findet also keine Anwendung:

a) Auf im Auslande aufgemachte Dispachen, auch wenn für dieselben den Vereinbarungen der Parteien gemäfs deutsches Recht mafsgebend ist. Solche Dispachen unterliegen vielmehr bezüglich der Aufmachung derselben und des Dispacheverfahrens den ausländischen Gesetzen.

b) Auf im Deutschen Reiche von fremden Konsuln aufgemachte Dispachen. Die Aufmachung derartiger Dispachen ist nach den von Deutschland abgeschlossenen Konsularverträgen nur dann zulässig, wenn alle Beteiligten Ausländer sind.

2. Personen, von welchen die Dispache aufzumachen ist.

a) Ein für allemal bestellte Dispacheure. Die Bestellung der ständigen Dispacheure wird durch das Handelsgesetzbuch nicht geregelt, sondern den Landesgesetzen überlassen.

In Preufsen werden auf Grund des § 42 des Gesetzes über die Handelskammern vom 19. August 1897 die Dispacheure durch die Handelskammern oder die diesen gleichgestellten kaufmännischen Interessenvertretungen angestellt und beeidigt. So gibt es je einen öffentlich angestellten Dispacheur in Königsberg, Stettin und Altona. Für kleinere Hafenplätze ist der Dispacheur eines Nachbarortes zuständig. So fungiert der Dispacheur in Königsberg zugleich für Pillau, der zu Altona für die ganze Provinz Schleswig-Holstein (also auch für Tönning, Flensburg, Sonderburg, Kiel etc.).

In Hamburg ist nach § 9 des Ausführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche ein amtlicher Dispacheur für das ganze Staatsgebiet angestellt. Ebenso gibt es in Mecklenburg (Rostock), in Bremen und in Lübeck öffentlich angestellte Dispacheure.

b) Besonders ernannte Dispacheure. Fehlt es in einem Dispacheorte an einem ein für allemal bestellten Dispacheur, so wird auf Antrag eines Beteiligten ein Sachverständiger vom Gericht besonders ernannt. Zuständig ist hierfür gemäfs § 149 des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit das Amtsgericht des Ortes, an welchem die Verteilung der Schäden zu erfolgen hat.

c) Deutsche Konsuln im Auslande. Das Reichsgesetz vom 8. November 1867 betreffend die Organisation der Konsulate bestimmt im § 36:

„Die Konsuln sind befugt, in Fällen der grofsen Haverei auf Antrag des Schiffsführers die Dispache aufzumachen.“

In diesem Falle gelten also die Konsuln als Dispacheure. Sie haben die Dispache ebenso wie die Dispacheure nach dem Rechte des Dispachierungsortes, nicht etwa nach deutschem Rechte aufzumachen, es sei denn, dafs von den Beteiligten die Anwendung des deutschen Rechts vereinbart ist. Letzteres kann auch stillschweigend dadurch geschehen, dafs keiner der Beteiligten der Aufmachung der Dispache nach deutschem Rechte widerspricht (vergl. die Ausführungen zum § 727 auf S. 206).

d) *Beliebige Privatpersonen, über welche die Parteien sich verständigt haben.* Wenn alle Beteiligten sich damit einverstanden erklären, kann auch eine andere Person als der amtliche Dispacheur mit der Aufmachung der Dispache betraut werden. So erfolgt z. B., wenn die Interessen von Schiff $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Ladung versichert sind, die Dispachierung vielfach durch eine Vertrauensperson der Versicherer.

3. Verpflichtung zur Mitteilung der Beweisurkunden.

Die Beteiligten sind nach § 729 Abs. 2 verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit sie dieselben zu ihrer Verfügung haben, namentlich Chartepartien, Konnossemente und Fakturen, dem Dispacheur mitzuteilen. Diese Verpflichtung kann gemäfs § 151 des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit durch Ordnungsstrafen bis zu Mk. 300 erzwungen werden. Aufserdem macht sich der Säumige schadensersatzpflichtig. Diese Vorschriften sind besonders deshalb wichtig; weil sich die Beteiligten mitunter weigern, die Originaldokumente, namentlich die Fakturen aus der Hand zu geben, um nicht ihre Bezugsquellen zu verraten.

Die Verpflichtung des § 729 Abs. 2 besteht aber, wie aus dem Wortlaute des Gesetzes hervorgeht, nur bei Aufmachung der Dispache durch einen *amtlichen Dispacheur.* Wird daher die Dispache von einer anderen Person aufgemacht, so sind die Beteiligten berechtigt, die Aushändigung der Urkunden zu verweigern (Prot. S. 2759).

Machen die Ladungsbeteiligten auf Ersuchen des Dispacheurs *Angaben* über den Wert der beitragspflichtigen Güter, so können dieselben jederzeit berichtigt werden. Hierüber ist in einem Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 22. Januar 1878 (R. O. H. G. XXIII, S. 180) folgendes ausgeführt:

„Das Handelsgericht hat in der dem Dispacheur gemachten Aufgabe des Wertes der beitragspflichtigen Güter ein *Schuldbekenntnis* erblickt, dessen Anfechtung an diejenigen Voraussetzungen geknüpft sei, welche vorhanden sein müssen, um geleistete Zahlungen zurückfordern oder übernommene Verbindlichkeiten kondizieren zu können; insbesondere an die Voraussetzung der Entschuldbarkeit des Irrtums. Die Annahme eines Schuldbekenntnisses ist aber zu verwerfen; die durch irrtümliche Wertangabe eines Havariegrosse-Interessenten über einen beitragspflichtigen Gegenstand herbeigeführte Unrichtigkeit der Dispache unterliegt vielmehr, einem von dem Verkürzten deshalb ge-

stellten Verlangen gemäfs, der Berichtigung nicht minder, wie dies im allgemeinen in Betreff unrichtiger Berechnungen Rechtens ist. Jedoch hat derjenige, durch welchen die Notwendigkeit der Berichtigung herbeigeführt worden ist, die Kosten der Umarbeitung der Dispache zu tragen"

4. Dispacheverfahren.

Gemäfs Absatz 3 des Artikels 731 des früheren Handelsgesetzbuches war es den Landesgesetzen vorbehalten, über das Verfahren bei Aufmachung der Dispache und die Ausführung derselben nähere Bestimmungen zu treffen. Dieser Absatz ist in den § 729 des neuen Handelsgesetzbuches nicht übernommen worden, da das Dispacheverfahren inzwischen durch das Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom $\frac{17.}{20.}$ Mai 1898 reichsgesetzlich geregelt worden ist. Vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bestanden in Deutschland folgende beiden Systeme:

a) In Preufsen und Mecklenburg mufste der Dispacheur jede von ihm aufgemachte Dispache dem Gericht einreichen. Das Gericht verhandelte dann von Amts wegen unter Zuziehung aller Beteiligten über die Dispache und entschied über deren Bestätigung. Aus der bestätigten Dispache erfolgte die Zwangsvollstreckung nach den Vorschriften der Zivil-Prozefs-Ordnung.

b) In Hamburg und in den übrigen deutschen Bundesstaaten bestand überhaupt kein gerichtliches Dispacheverfahren. Die Dispache hatte lediglich die Bedeutung eines sachverständigen Gutachtens, so dafs zur Durchführung der darin berücksichtigten Ansprüche die Erhebung von Klagen im ordentlichen Gerichtsverfahren gegen die Beteiligten notwendig war.

Das jetzt geltende Reichsgesetz schlägt einen Mittelweg ein. Das Gericht schreitet nicht von Amts wegen, sondern nur auf Antrag eines Beteiligten ein. Es zieht ferner nicht alle Havariegrosse-Beteiligten zur Verhandlung über die Dispache hinzu, sondern nur diejenigen, welche von dem Antragsteller besonders bezeichnet worden sind. Diese Bestimmungen bezwecken, sowohl die Zulässigkeit des Gerichtsverfahrens, wie den Umfang desselben dem praktischen Bedürfnisse entsprechend zu beschränken.

Die einzelnen Bestimmungen des Reichsgesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit, welche das Dispacheverfahren betreffen, sind im Abschnitt B dieses Bandes (S. 226ff.) abgedruckt und erläutert.

5. Ausländische Rechte.

Im Auslande bestehen bezüglich der Aufmachung der Dispachen folgende beiden Systeme:

a) In Frankreich (Art. 414 und 416) und den meisten der dem französischen Rechte folgenden Länder, namentlich in Belgien (Art. 118 und 119), den Niederlanden (Art. 724), Italien (Art. 658), Spanien (Art. 865), Mexico (Art. 940), Chile (Art. 1119) und Peru (Art. 1003), ist die Aufmachung der

Dispache ähnlich geregelt wie in Deutschland: Die Dispacheure werden amtlich ernannt, und die Dispache wird gerichtlich bestätigt, wodurch dieselbe vollstreckbar wird.

b) In England und Amerika, Skandinavien (Schweden, Norwegen, Dänemark; § 213), Finnland (Art. 152), Portugal (Art. 652), Argentinien (Art. 1336) und Brasilien (Art. 793) besteht ein gerichtliches Dispacheverfahren nicht. Die Dispachen gelten hier lediglich als Privatgutachten, deren Prüfung nur im streitigen Gerichtsverfahren auf Klage eines Beteiligten erfolgt.

31. Sicherheit für die von dem Schiffe zu leistenden Havariegrosse-Beiträge.

§ 730.

Für die von dem Schiffe zu leistenden Beiträge ist den Ladungsbeteiligten Sicherheit zu bestellen, bevor das Schiff den Hafen verlassen darf, in welchem nach § 727 die Feststellung und Verteilung der Schäden zu erfolgen hat.

1. Zweck der Paragraphen 730 und 731.

Nach der Vorschrift des § 725 haben die Vergütungsberechtigten ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Ladung wegen der von diesen zu entrichtenden Beiträge. Die Ausübung dieses Rechtes wird erschwert, ja vielfach unmöglich gemacht, wenn die haftenden Gegenstände dem Zugriffe der Vergütungsberechtigten entzogen werden, d. h. beim Schiff, wenn dasselbe zu einer neuen Reise ausläuft, und bei der Ladung, wenn dieselbe den Empfängern ausgeliefert wird. Deshalb bestimmen die §§ 730 und 731, um die Ansprüche der Vergütungsberechtigten den beitragspflichtigen Interessenten gegenüber im vollen Umfange zu wahren, dafs das Schiff den Hafen nur verlassen darf, bezw. dafs die Güter nur ausgeliefert werden dürfen, wenn den Vergütungsberechtigten genügende Sicherheit bestellt worden ist.

2. Sicherstellung für die Havariegrosse-Beiträge des Schiffes.

Das Recht, Sicherheit zu fordern, tritt schon ein, sobald das Schiff in dem Hafen, in welchem die Dispachierung zu erfolgen hat, ankommt, noch ehe die Aufmachung der Dispache eingeleitet ist.

Als Mafsregeln der Sicherstellung können dienen:

a) Bezahlung des geforderten Havariegrosse-Einschusses. Die Höhe desselben ist nach den vorhandenen Unterlagen zu bestimmen.

b) Sicherheitsleistung für den geforderten Havariegrosse-Einschufs bezw., wenn die Dispache bereits aufgemacht ist, für den Havariegrosse-Beitrag. Die Sicherheitsleistung kann nach den Vorschriften des 1. Buches, 7. Abschnitt (§§ 232 bis 240) des Bürgerlichen Gesetzbuches auf folgende Weise bewirkt werden:

α) Durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren, bei letzteren in Höhe von Dreiviertel des Kurswertes (§§ 232 und 234 B. G. B.).

Die Errichtung von Hinterlegungsstellen, ihre sachliche und örtliche Zuständigkeit und das Verfahren bei denselben ist nach Artikel 144 und 145 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche den Landesgesetzen vorbehalten.

β) Durch Verpfändung von Forderungen, die in das Reichsschuldbuch oder in das Staatsschuldbuch eines Bundesstaats eingetragen sind, und zwar in Höhe von Dreiviertel des Kurswertes (§§ 232 und 236 B. G. B.).

γ) Durch Verpfändung beweglicher Sachen, und zwar in Höhe von Zweidrittel des Schätzungswertes (§§ 232 und 237 B. G. B.).

δ) Durch Bestellung von Hypotheken an inländischen Grundstücken, sowie durch Verpfändung von Hypothekenforderungen, Grund- oder Rentenschulden an inländischen Grundstücken, soweit diese nach den Landesgesetzen als mündelsicher anzusehen sind (§§ 232, 238 und 1807 Abs. 2 B. G. B.).

ε) Durch Stellung eines tauglichen Bürgen, jedoch nur dann, wenn die Sicherheit mit einem der unter α) bis δ) aufgeführten Mittel nicht geleistet werden kann.

Als tauglicher Bürge ist nur derjenige anzusehen, welcher in Höhe der zu leistenden Sicherheit angemessenes Vermögen besitzt, seinen allgemeinen Gerichtsstand im Inlande hat und durch schriftliche Bürgschaftserklärung auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat (§§ 232, 239 und 766 B. G. B.).

Da die Sicherheitsleistung für den beanspruchten Havariegrosse-Beitrag im Interesse des Reeders erfolgt, welcher dadurch die freie Verfügung über sein Schiff erhält, so hat dieser auch die infolge der Sicherheitsleistung entstehenden Kosten zu tragen.

3. Arrest in das Schiff.

Wird für die von dem Schiff zu leistenden Havariegrosse-Beiträge keine Sicherheit bestellt, so kann von den Vergütungsberechtigten zur Sicherung der Beiträge und event. der Zwangsvollstreckung in das Schiff der Arrest nach den Vorschriften des 8. Buches, 5. Abschnitt (§§ 916 bis 945) der Zivil-Prozefs-Ordnung ausgebracht werden. Aus den mafsgebenden gesetzlichen Bestimmungen ist folgendes hervorzuheben:

a) Zuständigkeit. Für die Anordnung des Arrestes sind zuständig:

α) das Amtsgericht desjenigen Ortes, an welchem die Aufmachung der Dispache zu erfolgen hat, und

β) das Amtsgericht desjenigen Ortes, in dessen Bezirk sich das mit Arrest zu belegende Schiff befindet (§ 919 Z. P. O.).

b) Gesuch um Anordnung des Arrestes. Das Gesuch soll die Bezeichnung des Anspruchs unter Angabe des Geldbetrags oder des Geldwerts sowie die Bezeichnung des Arrestgrundes enthalten. — Der Anspruch und der Arrestgrund sind glaubhaft zu machen. — Das Gesuch kann vor dem Gerichtsschreiber zu Protokoll erklärt werden (§ 920 Z. P. O.).

c) Zustellung des Arrestbeschlusses. Den Gerichtsbeschlufs über die Anordnung des Arrestes hat die Partei, welche den Arrest erwirkt hat, der Gegenpartei zustellen zu lassen (§ 922 Abs. 2 Z. P. O.).

d) Abwendung der Vollziehung des Arrestes. In dem Arrestbefehl ist ein Geldbetrag festzustellen, durch dessen Hinterlegung die Vollziehung des Arrestes gehemmt und der Schuldner zu dem Antrag auf Aufhebung des vollzogenen Arrestes berechtigt wird (§ 923 Z. P. O.).

e) Widerspruch gegen den Arrestbeschlufs. Gegen den Beschlufs, durch welchen ein Arrest angeordnet wird, findet Widerspruch statt. — Die widersprechende Partei hat den Gegner unter Mitteilung der Gründe, welche sie für die Aufhebung des Arrestes geltend machen will, zur mündlichen Verhandlung zu laden. — Durch Erhebung des Widerspruchs wird die Vollziehung des Arrestes nicht gehemmt (§ 924 Z. P. O.).

f) Vollziehung des Arrestes. Die Vollziehung des Arrestes in ein Schiff, das im Schiffsregister eingetragen ist, erfolgt durch Pfändung (§§ 930 und 931 Z. P. O.). Dieselbe wird dadurch bewirkt, dafs der Gerichtsvollzieher das Schiff in Besitz nimmt und dies durch Anlegung von Siegeln oder auf sonstige Weise (Legen an die Kette) äufserlich ersichtlich macht (§ 808 Z. P. O.).

Das Arrestpfandrecht wird auf Antrag der Vergütungsberechtigten in das Schiffsregister eingetragen. Auf ein solches eingetragenes Schiffspfandrecht finden die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 1260 bis 1271) über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an einem Schiffe Anwendung (§ 931 Abs. 3 Z. P. O.). Hiernach wird insbesondere der Gläubiger gegen Verfügungen des Reeders bezw. Schiffers über das Schiff auch gutgläubigen Dritten gegenüber geschützt; § 1262 Abs. 1 B. G. B. bestimmt nämlich:

„Solange das Pfandrecht im Schiffsregister eingetragen ist, behält es im Falle der Veräufserung oder Belastung des Schiffes seine Kraft, auch wenn der Erwerber in gutem Glauben ist.“

g) Arrestfreiheit eines segelfertigen Schiffes. In Übereinstimmung mit den meisten ausländischen Gesetzen (Frankreich, Art. 215; Belgien, Art. 237; Spanien, Art. 584; Italien, Art. 881 etc.) bestimmt das deutsche Handelsgesetzbuch im § 482 Abs. 1, dafs ein zum Abgehen fertiges (segelfertiges) Schiff nicht mit Arrest belegt werden darf.

32. Sicherheit für die von den Gütern zu leistenden Havariegrosse-Beiträge.

§ 731.

Der Schiffer darf Güter, auf denen Havereibeiträge haften, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der letzteren (§ 615)[1] *nicht ausliefern, widrigenfalls er, unbeschadet der Haftung der Güter, für die Beiträge persönlich verantwortlich wird.*

[1]) § 615 lautet folgendermafsen:
Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter früher auszuliefern, als bis die darauf

Hat der Reeder die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des § 512 Abs. 2, 3[1]) zur Anwendung.

Das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für diese durch den Verfrachter ausgeübt. Die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Verfrachter erfolgt nach Mafsgabe der Vorschriften, die für das Pfandrecht des Verfrachters wegen der Fracht und der Auslagen gelten.

1. Zweck des Paragraphen.

Vergleiche die Bemerkungen zum § 730 unter 1 (S. 212).

Der § 731 bezieht sich nur auf Beiträge aus bereits entstandenen grofsen Havereien. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 23. Juni 1874 (R. O. H. G. XIII, S. 410) folgendermafsen:

> „Der § 731 versteht unter den »auf den Gütern haftenden Havereibeiträgen« die bereits entstandenen, wenn auch noch nicht dispachierten Schäden und Kosten grofser Haverei, nicht aber partikuläre Schäden des Schiffes, welche, wenn die Reise fortgesetzt würde, unter Umständen später zu grofser Haverei führen könnten."

2. Berichtigung der Havereibeiträge.

Der Schiffer ist zur Entgegennahme der Havereibeiträge nur dann bevollmächtigt, wenn alle Beteiligten sich damit einverstanden erklären. Hierzu ist in einem Erkenntnis des Hamburger Handelsgerichts vom 25. März 1870 (H. G. Ztg. 1870 S. 157 bis 158) folgendes ausgeführt:

> „Der Schiffer handelt bei Einforderung der Havariegrosse-Beiträge niemals aus eigenem Rechte, sondern er tritt auf entweder in Vertretung der Reederei, soweit ihre fortune de mer bei dem gemeinschaftlichen Unglück mitbeteiligt ist, oder in Vertretung derselben und derjenigen Ladungsempfänger, welche für ihre verlorenen oder beschädigten Waren Ersatz in Havariegrosse zu erhalten haben.
>
> Dem Schiffer steht die Einforderung der Havariegrosse-Beiträge im Bestimmungshafen auch dann zu, wenn die Reederei gegenwärtig ist, indem durch sein Auftreten zunächst nur das klargestellt wird, dafs die Reederei mit ihrer fortune de mer allein im Prozesse vertreten wird."

---

haftenden Beiträge zur grofsen Haverei, Bergungs- und Hilfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

Ist die Verbodmung für Rechnung des Reeders geschehen, so gilt diese Vorschrift unbeschadet der Verpflichtung des Verfrachters, für die Befreiung der Güter von der Bodmereischuld noch vor der Auslieferung zu sorgen.

[1]) **Abs. 2 und 3 des § 512 lautet folgendermafsen:**

Der Schiffer wird dadurch, dafs er auf Anweisung des Reeders gehandelt hat, den übrigen vorgenannten Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.

Durch eine solche Anweisung wird auch der Reeder persönlich verpflichtet, wenn er bei der Erteilung der Anweisung von dem Sachverhältnis unterrichtet war.

3. Sicherstellung der Havereibeiträge der Güter.

Bezüglich der Mafsregeln der Sicherstellung gilt das in den Bemerkungen zum § 730 unter 2) a und b Ausgeführte auch hier. Die durch die Sicherheitsleistung entstehenden Kosten fallen in diesem Falle den Ladungsbeteiligten zur Last; denn die Sicherheitsleistung erfolgt in ihrem Interesse; sie gelangen dadurch in den Besitz ihrer Güter.

4. Haftung bei unberechtigter Auslieferung der Güter.

Liefert der Schiffer beitragspflichtige Güter vor Berichtigung oder Sicherstellung der Havereibeiträge aus, so haften dem Vergütungsberechtigten:

a) der Schiffer, und zwar in demselben Umfange, wie gemäfs § 726 der Empfänger, welcher unter Kenntnis der Havereiverpflichtung Güter annimmt, d. h. beschränkt persönlich;

b) die beitragspflichtigen Güter, solange sich dieselben in den Händen des Empfängers oder eines schlechtgläubigen Erwerbers befinden (vergl. § 725 und die Bemerkungen zu demselben unter 3 c);

c) der Empfänger, falls derselbe bei Annahme der Güter wufste, dafs auf denselben ein Havariegrosse-Beitrag lastet, und zwar beschränkt persönlich (vergl. § 726 und die Bemerkungen zu demselben unter 1).

Ist ein Ladungsbeteiligter vergütungsberechtigt, so haftet demselben aufserdem:

d) der Reeder, und zwar

  α) mit Schiff und Fracht, wenn der Schiffer selbständig gehandelt hat (§§ 485 und 486 Abs. 3 H. G. B.);

  β) mit seinem vollen Vermögen, wenn er bezw. sein Vertreter die Handlungsweise des Schiffers angeordnet hat (§§ 731 Abs. 2 und 512 Abs. 2 und 3 H. G. B.).

5. Ausübung des Pfandrechtes der Vergütungsberechtigten.

Da die Vergütungsberechtigten selbst die Güter nicht im Gewahrsam haben und deshalb das Pfandrecht nicht ausüben können, soll dasselbe gemäfs der Bestimmung des Absatz 3 durch den Verfrachter ausgeübt werden. Für den Verfrachter wird in der Regel der Schiffer als Vertreter handeln. Der Schiffer ist zwar im Gesetze nicht besonders erwähnt, in der Handelsgesetzgebungs-Konferenz war aber — den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend — allein von ihm die Rede (Prot. S. 2763).

Für die Geltendmachung des Pfandrechtes gelten gemäfs Satz 2 des 3. Absatzes dieselben Vorschriften wie bei dem Pfandrecht des Verfrachters wegen der Fracht und der Auslagen (vergl. hierzu die Ausführungen zum § 725 unter 3 c auf Seite 197 f.). Der 2. Satz des Abs. 3 war in dem entsprechenden Art. 733 des A. D. H. G. B. nicht enthalten. Es bestanden daher Zweifel, ob die Vorschriften über das eigene Pfandrecht des Verfrachters auch auf die Geltendmachung des Pfandrechtes der Vergütungsberechtigten Anwendung zu finden haben (vergl. Heck S. 464). Diese Zweifel sind nunmehr endgültig beseitigt.

6. Hinterlegung der beitragspflichtigen Güter durch den Schiffer.

Werden die auf die Güter entfallenden Havereibeiträge nicht berichtigt oder sichergestellt, so ist der Schiffer gemäſs § 601 H. G. B. befugt, die Güter unter Benachrichtigung des Empfängers in einem öffentlichen Lagerhause oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen. Während dieser Hinterlegung bleibt das Pfandrecht bestehen. Die Kosten der Hinterlegung fallen den beitragspflichtigen Ladungsinteressenten zur Last, es sei denn, daſs die Vergütungsberechtigten oder der Schiffer die Niederlegung verschuldet haben.

IV. Uneigentliche Havariegrosse.

33. Verfügung des Schiffers über Ladungsteile.

§ 732.

Hat der Schiffer zur Fortsetzung der Reise, jedoch zum Zwecke einer nicht zur groſsen Haverei gehörenden Aufwendung, die Ladung verbodmet oder über einen Teil der Ladung durch Verkauf oder Verwendung verfügt, so ist der Verlust, den ein Ladungsbeteiligter dadurch erleidet, daſs er wegen seiner Ersatzansprüche aus Schiff und Fracht gar nicht oder nicht vollständig befriedigt werden kann (§§ 540, 541, 612),[1] *von sämtlichen Ladungsbeteiligten nach den Grundsätzen der groſsen Haverei zu tragen.*

Bei der Ermittelung des Verlustes ist im Verhältnisse zu den Ladungsbeteiligten in allen Fällen, namentlich auch im Falle des § 612 Abs. 2,[1] *die im § 711 bezeichnete Vergütung maſsgebend. Mit dem Werte, durch welchen diese Vergütung bestimmt wird, tragen die verkauften Güter auch zu einer etwa eintretenden groſsen Haverei bei (§ 718).*

---

[1]) Die betreffenden Paragraphen lauten folgendermaſsen:

§ 540. Liegt der Fall einer groſsen Haverei nicht vor, so ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung nur befugt, wenn er dem Bedürfnis auf anderem Wege nicht abhelfen kann oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnismäſsigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.

Auch in diesen Fällen kann er die Ladung nur zusammen mit dem Schiffe und der Fracht verbodmen (§ 680 Abs. 2).

Er hat die Verbodmung vor dem Verkaufe zu wählen, es sei denn, daſs die Verbodmung einen unverhältnismäſsigen Schaden für den Reeder zur Folge haben würde.

§ 541. Die Verbodmung der Ladung oder die Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung wird in den Fällen des § 540 als ein für Rechnung des Reeders abgeschlossenes Kreditgeschäft (§ 528, § 754 No. 6) angesehen.

§ 612. Die Vorschriften des § 611 finden auch auf diejenigen Güter Anwendung, für welche der Reeder nach § 541 Ersatz leisten muſs.

Übersteigt im Falle der Verfügung über die Güter durch Verkauf der Reinerlös den im § 611 bezeichneten Preis, so tritt an die Stelle des letzteren der Reinerlös.

1. Zweck des Paragraphen.

Hat der Schiffer zum Zwecke einer zur grofsen Haverei gehörigen Aufwendung über Ladungsteile verfügt, so ist den geschädigten Ladungsbeteiligten gemäfs § 706 No. 7 und § 711 H. G. B. Ersatz in grofser Haverei zu leisten. Erfolgt dagegen die Verfügung durch den Schiffer, ohne dafs die Voraussetzungen der grofsen Haverei vorliegen, nur „zur Fortsetzung der Reise", so fallen die dadurch den Ladungsbeteiligten entstehenden Schäden nach dem Frachtrecht dem Reeder allein zur Last (§§ 541 und 612 H. G. B.), der jedoch hierfür gemäfs § 486 No. 1 nur mit Schiff und Fracht haftet. Entsteht nun infolge dieser beschränkten Haftung für die betreffenden Ladungsbeteiligten ein Ausfall, so soll dieser gemäfs § 732 auf die Gesamtheit der Ladungsbeteiligten nach den Grundsätzen der grofsen Haverei verteilt werden. Diese Regelung rechtfertigt sich aus folgenden Erwägungen:

Die Güter des einzelnen Ladungsbeteiligten werden zwar zunächst im Interesse des Reeders, dann aber auch im gemeinsamen Interesse geopfert; denn ohne die Verfügung über die Ladung wäre die Fortsetzung der Reise unmöglich, wodurch sowohl der Reeder wie alle Ladungsbeteiligten benachteiligt würden. Kann der zunächst verpflichtete Reeder seine Schuld nicht tilgen, so erscheint es deshalb billig, dafs alle diejenigen beitragen, welche von dem Opfer Vorteil gehabt haben. Dieser Gedanke ist in der Handelsgesetzgebungs-Konferenz (Prot. S. 2696) bezüglich der Ausbesserung eines Partikularschadens des Schiffes wie folgt ausgesprochen worden:

> „Die Kosten der Reparatur eines partikulären Schadens des Schiffes fallen an und für sich ausschliefslich dem Reeder zur Last; der Erlös aus den verkauften Gütern wird demnach nicht unmittelbar in gemeinschaftlichem Interesse von Schiff und Ladung verwandt, sondern nur in dem des Reeders, es kann also auch zunächst nur dieser ersatzpflichtig erscheinen. Indessen würde eine Bestimmung dieses Inhalts unter Umständen sehr hart und unbillig gegen den betroffenen Ladungsinteressenten sein. Denn, wenn das Schiff in einem neuen Unfall zu Grunde ginge, würde er seinen Ersatzanspruch, weil es an einem Objekte fehlt, aus dem er befriedigt werden kann, verlieren, somit den

---

Der hier erwähnte § 611 lautet folgendermafsen:

Mufs auf Grund des Frachtvertrages für gänzlichen oder teilweisen Verlust von Gütern Ersatz geleistet werden, so ist der gemeine Handelswert und in dessen Ermangelung der gemeine Wert zu ersetzen, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsorte der Güter bei Beginn der Löschung des Schiffes oder, wenn eine Entlöschung des Schiffes an diesem Orte nicht erfolgt, bei seiner Ankunft daselbst haben; hiervon kommt in Abzug, was infolge des Verlustes an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht erspart ist.

Wird der Bestimmungsort der Güter nicht erreicht, so tritt an dessen Stelle der Ort, wo die Reise endet, oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffes endet, der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist.

Der § 541 ist auf S. 217 abgedruckt.

durch Verkauf seiner Güter entstandenen Schaden für alle Zeit tragen müssen, obschon es doch nur ein Zufall ist, dafs gerade die Güter dieses Interessenten und nicht die anderer ergriffen worden, und obschon deren Verkauf auch den übrigen Ladungsinteressenten zu gute gekommen ist, weil aufserdem die Reparatur des Schiffes und die Fortsetzung der Reise unmöglich gewesen wäre. Demzufolge ist im Gesetze bestimmt worden, dafs die übrigen Ladungsinteressenten demjenigen, dessen Güter verkauft worden sind, nach den Grundsätzen der grofsen Haverei, also unter Zuziehung sowohl der unverkauft gebliebenen, als der verkauften Ladungsteile zur Beitragsleistung, gemeinschaftlich Ersatz leisten müssen, wenn dieser Ersatz von dem Reeder nicht zu erlangen ist."

Auch in ausländischen Rechten wird der oben erwähnte Ausfall vielfach als grofse Haverei verteilt; so in Frankreich (Art. 298), Italien (Art. 575 Abs. 5), Belgien (Art. 93 Abs. 3), Amerika (Gourlie S. 359) u. a. Nach englischem Recht ist ein Ausfall für die Ladungsbeteiligten nicht zu befürchten, weil hier der Reeder nicht ausschliefslich mit Schiff und Fracht, sondern persönlich haftet. Lowndes (S. 624) verteidigt aber die Regelung des § 732 auch für das englische Recht in dem Falle, wenn der Reeder nach dem Recht der Flagge nur beschränkt haftet.

2. Voraussetzungen der Verteilung des Verlustes nach den Grundsätzen der grofsen Haverei.

Die Vorschrift des § 732 kommt nur dann zur Anwendung, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Berechtigung des Schiffers zur Verfügung über die Ladung. Der Schiffer ist zur Verbodmung, zum Verkauf oder zur Verwendung von Ladungsteilen (z. B. zur Feuerung oder als Proviant) nur dann berechtigt, wenn er aufser stande ist, die dem Reeder nach dem Frachtvertrage obliegende Leistung aus den Mitteln desselben zu erfüllen, wenn sich also die Inanspruchnahme der Ladung als letztes Kreditmittel darstellt. Vergleiche hierüber den auf Seite 217 abgedruckten § 540 H. G. B.

Beispiel: Das Schiff mufs repariert werden, Kohlen oder Proviant sind anzuschaffen etc., während die Mittel der Schiffskasse aufgebraucht sind, ein persönlicher Kredit des Reeders nicht besteht und der dingliche Kredit des Schiffes, z. B. durch Verbodmung desselben, bereits erschöpft ist.

b) Nichtbefriedigung der Ladungsbeteiligten seitens des Reeders. Ein Verlust für die durch die Verfügung des Schiffers geschädigten Ladungsbeteiligten tritt naturgemäfs nur dann ein, wenn dieselben wegen ihrer Ersatzansprüche an den Reeder (§§ 541 und 612 H. G. B.) infolge der Beschränkung der Haftung desselben auf Schiff und Fracht (§ 486 No. 1) gar nicht oder nicht vollständig befriedigt werden können.

3. Ermittelung und Verteilung des Verlustes.

Der Verlust besteht beim Untergang des Schiffes in dem vollen Werte der Güter gemäfs § 711, andernfalls in der Differenz aus diesem Werte und dem beim Zwangsverkauf des Schiffes erzielten Nettoerlös. Wird für die Güter ein höherer Verkaufspreis erzielt, als der nach § 711 zu berechnende Wert beträgt, so wird trotzdem — ebenso wie bei der eigentlichen Havariegrosse — nur dieser letztere Wert ersetzt (§ 732 Abs. 2; vergl. hierzu § 711 und die Bemerkungen zu demselben unter 4 auf S. 150f.).

Da die Haftung des Reeders, wenn die Vorschrift des § 732 überhaupt Anwendung finden soll, bereits erschöpft sein mufs, somit ein beitragspflichtiger Wert von Schiff und Fracht nicht mehr vorhanden ist, so kann die Verteilung nur unter den Ladungsbeteiligten vorgenommen werden.

Hat im Falle der Verbodmung der Ladung der Gläubiger seine Befriedigung aus der ganzen Ladung gesucht, so ist eine Verteilung überhaupt ausgeschlossen.

4. Beitragspflicht verkaufter Güter.

Ist nach den Vorschriften des § 732 für verkaufte (bezw. verwendete) Güter eine Vergütung zu leisten, so müssen diese Güter anderseits mit dem Betrage ihrer Vergütung zu späteren bis zum Ende der Reise eintretenden grofsen Havereien beitragen. Denn die Vergütung ist nur von den an der Gemeinschaft beteiligten Gegenständen zu tragen und wird deshalb mit diesen durch die Havariegrosse-Mafsregeln gerettet (vergl. § 718 Ziffer 2 und die Bemerkungen dazu unter No. 5).

34. Beiträge und Vergütungen bei uneigentlicher Havariegrosse.

§ 733.

Die in den Fällen der §§ 635, 732 zu entrichtenden Beiträge und eintretenden Vergütungen stehen in allen rechtlichen Beziehungen den Beiträgen und Vergütungen in den Fällen der grofsen Haverei gleich.

1. Liegenbleiben im Hafen infolge Verfügung von hoher Hand als Fall uneigentlicher Havariegrosse.

Aufser dem Falle des § 732 besteht uneigentliche Havariegrosse auch dann, wenn das Schiff mit der Ladung infolge Verfügung von hoher Hand in einem Hafen liegen bleiben mufs. § 635 H. G. B. bestimmt hierüber folgendes:

> „Mufs das Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen hat, vor dem Antritte der Reise im Abladungshafen oder nach dem Antritte der Reise in einem Zwischen- oder Nothafen infolge eines der im § 629 erwähnten Ereignisse liegen bleiben, so werden die Kosten des Aufenthalts, auch wenn die Erfordernisse der grofsen Haverei nicht vorliegen, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der grofsen Haverei verteilt, gleichviel ob demnächst der Vertrag auf-

gehoben oder vollständig erfüllt wird. Zu den Kosten des Aufenthalts werden alle im § 706 No. 4 Abs. 2 aufgeführten Kosten gezählt, diejenigen des Ein- und Auslaufens jedoch nur, wenn wegen des Hindernisses ein Nothafen angelaufen ist."

§ 629 bestimmt hierzu folgendes:

„Jeder Teil ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein:

1. wenn vor dem Antritt der Reise
   das Schiff mit Embargo belegt oder für den Dienst des Reichs oder einer fremden Macht in Beschlag genommen,
   der Handel mit dem Bestimmungsort untersagt,
   der Abladungs- oder Bestimmungshafen blockiert,
   die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen oder ihre Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten,
   durch eine andere Verfügung von hoher Hand das Schiff am Auslaufen oder die Reise oder die Versendung der nach dem Frachtvertrage zu liefernden Güter verhindert wird.
   In allen diesen Fällen berechtigt jedoch die Verfügung von hoher Hand nur dann zum Rücktritte, wenn das eingetretene Hindernis nicht voraussichtlich von nur unerheblicher Dauer ist;
2. wenn vor dem Antritte der Reise ein Krieg ausbricht, infolgedessen das Schiff oder die nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter oder beide nicht mehr als frei betrachtet werden können und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden."

a) Zweck des § 635. Die im § 629 erwähnten Ereignisse haben für den Frachtvertrag die gemeinsame Bedeutung, dafs sie sowohl den Reeder als auch die Ladungsbeteiligten berechtigen, von dem Frachtvertrage ohne Entschädigung zurückzutreten (§§ 629, 634 Abs. 1). Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so werden die Kosten des Aufenthalts im gemeinsamen Interesse aufgewendet und sind dann nach den Regeln der grofsen Haverei zu verteilen. Dasselbe gilt in den meisten ausländischen Rechten, z. B. in Frankreich (C. d. c. Art. 400 No. 6), Italien (Art. 643 No. 9), Niederlande (Art. 699 No. 18), Spanien (Art. 811 No. 10), Brasilien (Art. 764 No. 17), Chile (Art. 1090 No. 7) etc.

b) Anwendungsfälle. Bezüglich der Anwendbarkeit des § 635 ist folgendes hervorzuheben:

α) Die Vorschrift gilt für einen Aufenthalt vor und nach Antritt der Reise, wie in dem nachfolgenden Rechtsfalle durch das Reichs-Oberhandelsgericht am 24. September 1872 (R. O. H. G. VII, S. 170) entschieden worden ist:

Ein deutsches Schiff begann mit der Einnahme der Ladung zu Antwerpen am 15. Juli 1870; es beendete dieselbe am 22. des-

selben Monats. Inzwischen — am 19. Juli — wurde die französische Kriegserklärung in Berlin übergeben und an demselben Tage im Reichstage verkündet. Diese Kriegserklärung war dem Schiffer vor der Beendigung der Ladung bekannt geworden. Infolge derselben blieb der Schiffer mit dem beladenen Schiff in einem Antwerpener Dock liegen, bis er — nach dem Rückzug der französischen Flotte aus der Nord- und Ostsee — am 4. Oktober 1870 die Reise nach Stettin antrat und am 9. Oktober glücklich vollendete. Die Kosten seines Aufenthalts in Antwerpen vom 22. Juli bis 4. Oktober wurden unter folgender Begründung als zur grofsen Haverei gehörig anerkannt:

„Schon dem Wortlaute nach trifft die Bestimmung des § 635 den vorliegenden Fall. Denn das Schiff blieb nach eingenommener Ladung und vor Antritt der Reise in dem Abladungshafen infolge der eingetretenen Kriegsgefahr liegen. — Auch der Sinn der Bestimmung steht dem Schiffer zur Seite. Bei der Beratung des Handelsgesetzbuches ward für angemessen erachtet, auch aufserhalb des Falles echter Havariegrosse (§ 706 No. 4) die dadurch entstehenden Kosten, dafs der Schiffer wegen eines der im § 629 erwähnten Ereignisse nach dem Antritt der Reise in einem Zwischen- oder Nothafen liegen bleiben mufs, nach den Grundsätzen der grofsen Haverei zu verteilen (Prot. S. 2409). Allein es wurde auch für richtig befunden, dieselbe Verteilung dann eintreten zu lassen, wenn der Schiffer nach eingenommener Ladung und reisefertig durch eines jener Ereignisse am Antritt der Reise gehindert und zum Festliegen im Abladehafen gezwungen werde (Prot. S. 2409 bis 2411). In der Tat scheint es rechtlich keinen Unterschied zu machen, ob der Schiffer zwar die Ausreise antritt, aber wegen eingetretener Kriegsgefahr sogleich in den Abladehafen als Nothafen zurückkehren mufs, oder ob er nach beendeter Ladung durch imminente Kriegsgefahr gehindert wird, die Ausreise überhaupt zu versuchen."

β) Die Vorschrift gilt gemäfs Ziffer 2 des § 629 auch dann, wenn Schiff oder Ladung unfrei ist, obgleich in diesem Falle nur für den unfreien Teil die Gefahr des Totalverlustes, für den freien Teil dagegen lediglich die Gefahr der Verzögerung der Reise und der damit im Zusammenhang stehenden Schäden und Kosten vorliegt. Hierüber wird in einem Erkenntnis des Hamburger Handelsgerichts vom 19. Oktober 1871 (H. G. Ztg. 1871 S. 376) folgendes ausgeführt:

„§ 635 des Handelsgesetzbuches schreibt für den Fall, dafs infolge eines ausgebrochenen Krieges das Schiff unfrei wird und in einem Hafen liegen bleiben mufs, die Verteilung der durch den Aufenthalt des Schiffes verursachten Kosten nach den Grundsätzen der grofsen Haverei vor, ohne zu unterscheiden, ob die Ladung

ebenfalls unfrei geworden ist. Eine solche Unterscheidung mufs demnach durchaus unzulässig erscheinen. Die Vorschrift ist auch gerechtfertigt, da auch die Eigentümer freier Güter durch die Nehmung des Schiffes sehr leicht einen erheblichen Schaden erleiden können."

γ) Die Vorschrift findet keine Anwendung, wenn seitens der Zollbehörde vor Erlegung einer ungesetzlichen Abgabe von den Gütern die Erlaubnis zur Abfahrt des Schiffes verweigert wird. So ist in dem folgenden Falle durch ein Erkenntnis des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 19. Februar 1886 (H. G. Ztg. 1886 S. 54 f.) entschieden worden:

Von dem Zollverwalter des Abladehafens war dem Schiffer die Erlaubnis zur Abfahrt verweigert worden, weil seiner Auffassung nach eine Übertretung des Zollgesetzes stattgefunden hatte. Diese Auffassung des Zollverwalters war irrig, und auf eingelegte Beschwerde wurde dem Schiffer durch die Ministerialinstanz die Ausfahrt gestattet. Der Reeder verlangte für die infolge des gezwungenen Aufenthalts im Hafen entstandenen Kosten auf Grund des § 635 Ersatz nach den Regeln der grofsen Haverei, wurde jedoch mit diesem Anspruch von dem Gericht unter folgender Begründung abgewiesen:

„Der Hergang der Sache zeigt, dafs es sich um einen keineswegs zu den Seltenheiten gehörenden Mifsgriff eines übereifrigen Zollbeamten handelte. Der Vorfall steht auf einer Linie mit der irrtümlichen Anwendung eines drückenderen Ansatzes des Zolltarifs, mit dem ungerechtfertigten Verlangen eines zu hohen Zolles, mit der Forderung des Zolles nicht nur für die Ware, sondern aufserdem für die im Gewicht der Ware bereits mitverzollte Emballage und ähnlichen Fällen mehr. In allen diesen Fällen bleibt, wenn der beim Einschlagen des Beschwerdeweges zu erwartende Zeitverlust vermieden werden soll, nichts anderes übrig, als die Forderung der Zollbehörde vorläufig zu befriedigen. Es handelt sich also lediglich um eine Geldfrage. Dadurch, dafs die betreffende Staatsbehörde in der Lage ist, ihre Auffassung durch Verweigerung der Abfertigung des Schiffes vor Entrichtung der streitigen Abgabe nachdrücklich geltend zu machen, wird der gezwungene Aufenthalt des Schiffes nicht zu einer Anhaltung von hoher Hand. Eine Verfügung der Staatsgewalt, durch welche das Schiff angehalten ward, ist überall nicht ergangen, sondern es ist nur demselben die Segelerlaubnis vorenthalten, ohne welche kein Schiff den Hafen verlassen darf und deshalb auch der Kapitän im vorliegenden Falle solchen Versuch nicht wagte. Hieraus ergibt sich zur Genüge die Unanwendbarkeit des § 629 und folgeweise auch des § 635 H. G. B."

c) Aufenthaltskosten. Hinsichtlich der Kosten, welche für den infolge Verfügung von hoher Hand entstehenden Aufenthalt des Schiffes im Hafen nach den Grundsätzen der grofsen Haverei zu vergüten sind, gelten nach der Vorschrift des Schlufssatzes des § 635 die Grundsätze des § 706 No. 4 Abs. 2 (vergl. hierüber die ausführlichen Erläuterungen auf S. 92 ff.).

2. Rechtliche Behandlung der uneigentlichen Havariegrosse.

Die Beiträge und Vergütungen in den Fällen uneigentlicher Havariegrosse (§§ 635, 732) unterliegen nach der Vorschrift des § 733 in allen Beziehungen den für die eigentliche Havariegrosse mafsgebenden Gesetzesvorschriften. Es kann deshalb hier auf die bezüglichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und die Erläuterungen dazu verwiesen werden.

B. Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17./20. Mai 1898.

Siebenter Abschnitt: Handelssachen.

Vorbemerkung.

Wie bereits in den Bemerkungen zum § 729 auf Seite 211 ausgeführt, bestand ein Verfahren, nach welchem die Dispachen gerichtlich bestätigt und für vollstreckbar erklärt wurden, innerhalb Deutschlands früher nur in Preufsen und Mecklenburg. Die übrigen deutschen Staaten betrachteten die Dispachen lediglich als private Sachverständigen-Gutachten, für welche ein besonderes gerichtliches Verfahren nicht vorgesehen war. Das Bedürfnis eines solchen wurde auch vielfach, namentlich in den Hansastädten, verneint.

Im Hinblick hierauf ist dem gerichtlichen Dispacheverfahren durch das Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit von vornherein nur ein fakultativer Charakter beigelegt worden. Das Gericht schreitet niemals von Amts wegen, sondern nur auf Anrufen einer Partei ein. Ferner hat das Verfahren nicht für alle Beteiligten Wirksamkeit, sondern nur für diejenigen, welche von der anrufenden Partei zu dem Verfahren besonders zugezogen worden sind.

Auch in materieller Beziehung ist dem durch das Gesetz geordneten Dispacheverfahren nur eine beschränkte Bedeutung beizumessen. Das Gericht hat nicht die Befugnis, bestehende Streitpunkte zu entscheiden, sondern es kann nur durch seine Vermittelung eine gütliche Verständigung der Parteien herbeiführen. Das Verfahren hat also praktisch nur dann einen Zweck, wenn alle Beteiligten den guten Willen haben, sich zu einigen. Auch eignet sich dasselbe weniger zur Verhandlung über verschiedene Auffassungen in Rechtsfragen, als vielmehr in Tatsachenfragen. Das Verfahren kann z. B. nicht zum Ziele führen, wenn ein Beteiligter von vornherein das Vorhandensein der grofsen Haverei bestreitet, weil seiner Ansicht nach die rechtlichen Voraussetzungen derselben nicht vorliegen; es verspricht aber einen Erfolg, wenn die Parteien sich in Gegenwart des Richters über die tatsächlichen Verhältnisse, z. B. bei einer Hilfeleistung, aussprechen und dadurch zu einer Verständigung über die Höhe des Hilfslohnes kommen wollen.

Besteht bei den Beteiligten Einverständnis über die Dispache oder haben dieselben den guten Willen, sich zu einigen, so geben die Bestimmungen des

Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit den Parteien ein bequemes und beschleunigtes Verfahren zur Herbeiführung des Ausgleiches an die Hand. Die Dispache wird, soweit im Verhandlungstermin Einverständnis besteht, gerichtlich bestätigt und damit vollstreckbar. Soweit einzelne Streitpunkte nicht erledigt worden sind, können dieselben gleich bei dem für die Dispachierung zuständigen Amtsgericht bezw. bei dem diesem übergeordneten Landgericht im Wege der ordentlichen Klage anhängig gemacht werden.

Die auf das Dispacheverfahren bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes lauten folgendermafsen:

1. Zuständigkeit des Amtsgerichts.

§ 149.

Für die Verrichtungen, welche den Gerichten in Ansehung der nach dem Handelsgesetzbuch oder nach dem Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, aufzumachenden Dispache obliegen, ist das Amtsgericht des Ortes zuständig, an welchem die Verteilung der Havereischäden zu erfolgen hat.

Nach dem Handelsgesetzbuche aufzumachende Dispache.

Die Bestimmungen des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit finden nur auf diejenigen Dispachen Anwendung, welche auf Grund der gesetzlichen Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (bezw. des Binnenschiffahrtsgesetzes) aufgemacht werden. Sie gelten also nicht:

a) für Dispachen, die nicht von dem amtlichen Dispacheur, sondern von einer anderen Person aufgemacht werden;
b) für Dispachen, welche im Deutschen Reiche durch ausländische Konsuln auf Grund fremden Rechts aufgemacht werden;
c) für Dispachen, welche bei Gütersendungen nach dem Auslande auf Grund von Konnossementsklauseln nicht am ausländischen Bestimmungsorte, sondern in einem deutschen Hafen aufgemacht werden.

Gegen derartige Dispachen kann nur der ordentliche Klageweg beschritten werden. Es tritt hierbei dasselbe Verfahren ein, wie bei einer unbestätigten amtlichen Dispache (vergl. hierzu die Ausführungen zum § 156 Ges. fr. Ger.).

2. Weigerung des Dispacheurs, die Dispache aufzumachen.

§ 150.

Lehnt der Dispacheur den Auftrag eines Beteiligten zur Aufmachung der Dispache aus dem Grunde ab, weil ein Fall der grofsen Haverei nicht vorliege, so entscheidet über die Verpflichtung des Dispacheurs auf Antrag des Beteiligten das Gericht. Gegen die Verfügung findet die sofortige Beschwerde statt.

Wenn es dem Dispacheur, sei es hinsichtlich des Tatbestandes, sei es hinsichtlich der rechtlichen Voraussetzungen, zweifelhaft erscheint, ob ein Fall grofser Haverei vorliegt, so hat er zwischen folgenden beiden Wegen zu wählen:

a) Er kann trotzdem die Dispache aufmachen. In diesem Falle mufs er jedoch seine Zweifel, z. B. durch den Zusatz „salvo jure" oder wie in England: „for the consideration of the underwriters", in der Dispache zum Ausdruck bringen und es den Beteiligten überlassen, ob sie die Dispache anerkennen wollen oder nicht. Über die Bedeutung des Wortes „salvo jure" wird in einem Erkenntnis des hanseatischen O. L. G. vom 25. Januar 1882 (H. G. Ztg. 1881 S. 335) folgendes ausgeführt:

> „Dieses Wort hat keinen anderen Zweck und keine andere Bedeutung (da ja ohnehin die Dispache den Rechten der Parteien nicht präjudizieren kann), als auszudrücken, dafs nach Ansicht des Dispacheurs aus den ihm vorgelegten Belegen der Anspruch des Versicherten nicht oder nicht hinlänglich begründet erscheine."

b) Er kann den Auftrag zur Aufmachung der Dispache ablehnen. Hält ein Beteiligter diese Ablehnung für ungerechtfertigt, so kann er bei dem Amtsgerichte des Ortes, an welchem die Verteilung der Havereischäden zu erfolgen hat, eine Entscheidung darüber beantragen, ob eine Verpflichtung des Dispacheurs zur Aufmachung der Dispache vorliegt oder nicht. Gegen diese Entscheidung kann bei dem Amtsgericht oder dem zuständigen Landgericht sofortige Beschwerde erhoben werden (vergl. § 157 Ges. fr. Ger. und die Bemerkungen zu demselben). Diese Gerichtsentscheidungen haben jedoch nur einen vorläufigen Charakter. Den Parteien bleibt es trotz derselben unbenommen, ihre Ansprüche im ordentlichen Rechtswege durch Klage zu verfolgen. Hierzu heifst es in einem Erkenntnis des H. O. L. G. vom 1. Juni 1900 (H. G. Ztg. 1900 S. 251) folgendermafsen:

> „Es ist selbstverständlich nicht die Absicht des Gesetzgebers gewesen, die diffizilen und folgenschweren Zweifel, ob beim Vorliegen einer grofsen Haverei gewisse Aufwendungen und Schäden mit in die Havariegrosse-Dispache aufzunehmen sind oder nicht, der Entscheidung im ordentlichen Rechtswege zu entziehen und mit materieller Rechtskraft im Wege eines Beschwerdeverfahrens entscheiden zu lassen. Das im § 150 vorgesehene Beschwerdeverfahren hat keinen weiteren Zweck und keine weitere Bedeutung, als die Weigerung des Dispacheurs auf ihre Berechtigung zu prüfen und, wenn die Weigerung nicht begründet befunden wird, den Dispacheur zur Aufmachung der Dispache zu verpflichten. Weiter reicht die bindende Kraft der im Beschwerdewege erlangten Entscheidung niemals; eine Rechtskraft für die von ihr berührten materiellen Streitfragen unter den Havariegrosse-Interessenten beansprucht sie nicht und kann sie nicht beanspruchen."

Die Rechtslage beim Vorliegen derartiger Entscheidungen ist hiernach die folgende:

α) Geht die Entscheidung dahin, dafs der Dispacheur zur Aufmachung einer Dispache verpflichtet wird, so ist damit den Rechten desjenigen Beteiligten, der das Vorliegen einer grofsen Haverei seinerseits mit

Erfolg bestreiten zu können glaubt, nicht vorgegriffen. Er hat dann nur darauf Bedacht zu nehmen, nach Maſsgabe des § 153 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit, eine Verhandlung über die Dispache herbeizuführen, in dieser Verhandlung nach Maſsgabe des § 155 Widerspruch gegen die Dispache zu erheben, durch solchen Widerspruch die im § 158 vorgesehene Bestätigung der Dispache zu verhindern und seinen Widerspruch — falls darüber nicht eine gütliche Verständigung erreicht wird — nach § 156 im ordentlichen Rechtswege durch Klage zu verfolgen.

β) Geht anderseits die Entscheidung dahin, daſs der Dispacheur zur Aufmachung einer Dispache nicht verpflichtet ist, weil ein Fall groſser Haverei nicht vorliegt, so wird dadurch dem Rechte des Beteiligten, seine Ansprüche gegen die anderen Beteiligten im ordentlichen Rechtswege zu verfolgen und vor den berufenen Instanzen zur Entscheidung zu bringen, nicht vorgegriffen. Im Laufe eines solchen Rechtsstreites kann dann zur Erledigung der Streitfrage in quanto die Aufmachung einer Dispache auf gerichtsseitige Anordnung immer noch erlangt werden.

3. Verpflichtung zur Aushändigung von Schriftstücken an den Dispacheur.

§ 151.

Auf Antrag des Dispacheurs kann das Gericht einem Beteiligten unter Androhung von Ordnungsstrafen aufgeben, dem Dispacheur die in seinem Besitze befindlichen Schriftstücke, zu deren Mitteilung er gesetzlich verpflichtet ist, auszuhändigen. Die einzelne Strafe darf den Betrag von 300 Mk. nicht übersteigen.

Die Verpflichtung der Beteiligten zur Mitteilung der zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden folgt für das Seerecht aus § 729 Abs. 2 H. G. B. (siehe oben S. 208). Vor dem 1. Januar 1900 konnte die Aushändigung dieser Urkunden nur auf dem ordentlichen Rechtswege durch Klage erzwungen werden, was natürlich mit groſsem Zeitverlust verknüpft war. Demgegenüber enthält der § 151 Ges. fr. Ger. eine wesentliche Vereinfachung.

Das Gericht kann den Beteiligten Ordnungsstrafen auch wiederholt androhen und denselben eine Frist zur Herausgabe der Schriftstücke stellen.

4. Einsichtnahme und Abschrift der Dispache.

§ 152.

Der Dispacheur ist verpflichtet, jedem Beteiligten Einsicht in die Dispache zu gewähren und ihm auf Verlangen eine Abschrift gegen Erstattung der Kosten zu erteilen. Das gleiche gilt, wenn die Dispache nach dem Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, von dem Schiffer aufgemacht worden ist, für diesen.

Der Entwurf des Gesetzes wollte im § 142 den Dispacheur verpflichten, die aufgemachte Dispache unverzüglich sämtlichen Beteiligten unaufgefordert

mitzuteilen. Mangels eines Bedürfnisses und wegen der damit verbundenen erheblichen Schwierigkeiten hat jedoch die endgültige Fassung des Gesetzes diese Bestimmung nicht übernommen. Das Gesetz verpflichtet vielmehr den Dispacheur nur noch:

a) Jedem Beteiligten Einsicht in die Dispache zu gewähren. Nach dem Zwecke des Gesetzes ist anzunehmen, dafs die Beteiligten aufser der Dispache selbst auch die Belege zu derselben einsehen dürfen, da sonst eine Prüfung der Dispache unmöglich ist. Die Einsichtnahme kann nur in den Geschäftsräumen des Dispacheurs oder an einem von dem Dispacheur sonst bestimmten Orte verlangt werden; auf eine Aushändigung der Originaldispache und deren Unterlagen haben die Beteiligten kein Recht.

b) Jedem Beteiligten auf Verlangen eine Abschrift der vollständigen Dispache (und der Belege zu derselben) gegen Erstattung der Kosten zu erteilen. Hierzu ist auf Seite 79 der Denkschrift zum Gesetze folgendes ausgeführt:

„Die Beteiligten müssen in der Lage sein, von dem Inhalte der Dispache Kenntnis zu nehmen, damit sie sich entschliefsen können, ob sie sich derselben unterwerfen oder Einwendungen gegen sie erheben sollen. Eine Mitteilung, die sich blofs auf das Ergebnis der Dispache oder auf einen Auszug aus derselben beschränkt, ist hierzu nicht unter allen Umständen genügend."

Die Kosten für die Abschrift sind nach Analogie des Reichs-Gerichtskosten-Gesetzes (§ 80) zu bestimmen, welches Mk. 0,10 für jede Seite festsetzt, die mindestens 20 Zeilen von durchschnittlich zwölf Silben enthält.

Kommt der Dispacheur den unter a) und b) aufgeführten Verpflichtungen nicht nach, so haftet er den Beteiligten für alle daraus entstehenden Nachteile.

5. Antrag auf gerichtliche Verhandlung über die Dispache.

§ 153.

Jeder Beteiligte ist befugt, bei dem Gericht eine Verhandlung über die von dem Dispacheur aufgemachte Dispache zu beantragen. In dem Antrage sind diejenigen Beteiligten zu bezeichnen, welche zu dem Verfahren zugezogen werden sollen.

Wird ein Antrag auf gerichtliche Verhandlung gestellt, so hat das Gericht die Dispache und deren Unterlagen von dem Dispacheur einzuziehen und, wenn nicht offensichtlich die Voraussetzungen der grofsen Haverei fehlen, den Antragsteller sowie die von ihm bezeichneten Beteiligten zu einem Termine zu laden. Mehrere Anträge können von dem Gericht zum Zwecke der gleichzeitigen Verhandlung verbunden werden.

Die Ladung mufs den Hinweis darauf enthalten, dafs, wenn der Geladene weder in dem Termin erscheine noch vorher Widerspruch gegen die Dispache bei dem Gericht anmelde, sein Einverständnis mit der Dispache angenommen werden würde. In der Ladung ist zu bemerken, dafs die Dispache und deren Unterlagen auf der Gerichtsschreiberei eingesehen werden können.

Die Frist zwischen der Ladung und dem Termine mufs wenigstens zwei Wochen betragen.

1. Antrag auf Verhandlung vor Gericht.

Während nach dem früher in Preufsen und Mecklenburg geltenden Dispacheverfahren der Dispacheur verpflichtet war, jede von ihm aufgemachte Dispache dem Gericht einzureichen, worauf dann das Gericht von Amts wegen die Verhandlung über dieselbe einleitete, schreitet jetzt das Gericht nach § 153 Ges. fr. Ger. nur auf Antrag eines Beteiligten ein. Während ferner nach dem früheren Verfahren das Gericht alle Beteiligten zur Verhandlung über die Dispache lud, hat jetzt der Antragsteller diejenigen Beteiligten zu bezeichnen, welche zu dem Verfahren zugezogen werden sollen. Dem Antragsteller steht es also frei, das Verfahren nur gegenüber denjenigen Beteiligten zur Anwendung zu bringen, mit denen eine aufsergerichtliche Vereinbarung über die Dispache nicht möglich ist, oder gegen welche voraussichtlich Zwangsmafsregeln notwendig sein werden.

Der Antrag, für den eine besondere Formvorschrift nicht besteht, ist bei dem zuständigen Amtsgericht zu stellen (vergl. § 149, S. 226).

2. Behandlung des Antrages seitens des Gerichts.

Ist seitens eines Beteiligten der Antrag auf gerichtliche Verhandlung über die Dispache gestellt, so liegt dem Gerichte folgendes ob:

a) Es hat die Dispache und deren Unterlagen von dem Dispacheur einzuziehen. Weigert sich der Dispacheur, die Schriftstücke herauszugeben, so macht er sich den Beteiligten gegenüber schadensersatzpflichtig. Ferner kann er nach den Vorschriften einiger Landesgesetzgebungen zur Herausgabe gezwungen werden. So bestimmt z. B. Artikel 17 des preufsischen Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899 folgendes:

> „Soll eine Sache herausgegeben werden, so kann auf Grund einer besonderen Verfügung des Gerichtes auch Gewalt gebraucht werden; der Verfügung hat in der Regel eine Androhung vorauszugehen. Der Vollstreckungsbeamte ist befugt, erforderlichenfalls die Unterstützung der polizeilichen Vollzugsorgane nachzusuchen. Die Kosten fallen dem Verpflichteten zur Last. Wird die Sache nicht vorgefunden, so kann der Verpflichtete von dem Gerichte zur Leistung des Offenbarungseides angehalten werden; die Vorschriften des § 883 Abs. 2 und 3, des § 900 Abs. 1 und der §§ 901, 902, 904 bis 910, 912, 913 der Zivil-Prozefs-Ordnung finden entsprechende Anwendung."

b) Es hat die Dispache daraufhin zu prüfen, ob offensichtlich die Voraussetzungen der grofsen Haverei fehlen. Ist dies der Fall, so ist der Antrag auf gerichtliche Verhandlung abzuweisen; denn dann ist eine Verständigung der Parteien, welche durch das Dispacheverfahren bezweckt wird, nicht zu erhoffen. Gegen die Abweisung des Gerichts kann gemäfs § 157 die sofortige Beschwerde erhoben werden (vergl. hierzu die Bemerkungen zum § 157 unter No. 1).

Nur offensichtliche Mängel der Dispache, nicht aber blofse Zweifel und Bedenken des Gerichts berechtigen dasselbe zur Abweisung des Antrages. Der Grund dieser Bestimmung ist, eine eingehende Prüfung des Sachverhalts seitens des Gerichts zu vermeiden; denn durch diese würde der Zweck des Gesetzes, ein möglichst beschleunigtes Dispacheverfahren herbeizuführen, vereitelt werden.

c) Es hat den Antragsteller und die von ihm bezeichneten Beteiligten zu einem Termin zu laden. Eine Mitteilung des Antrages an diejenigen Beteiligten, welche von dem Antragsteller nicht bezeichnet sind, findet dagegen nicht statt. Diese werden deshalb auch von dem ganzen Dispacheverfahren überhaupt nicht berührt (vergl. § 158 des Gesetzes und die Bemerkungen zu demselben unter 1).

Ebenso ist im § 153 eine Zuziehung des Dispacheurs zu der Verhandlung nicht angeordnet, jedoch bietet die nachfolgende Bestimmung des § 12 Ges. fr. Ger. dem Gericht eine Handhabe zur Ladung des Dispacheurs:

„Das Gericht hat von Amts wegen die zur Feststellung der Tatsachen erforderlichen Ermittelungen zu veranstalten und die geeignet erscheinenden Beweise aufzunehmen."

Über den notwendigen Inhalt der Ladung sind im Absatz 3 des § 153 nähere Vorschriften gegeben, auf die hier nicht eingegangen zu werden braucht.

3. Einsicht der Dispache und deren Unterlagen.

Die Beteiligten haben das Recht, die Dispache und deren Unterlagen, und zwar auch diejenigen, welche erst auf Anordnung des Gerichts gemäfs § 154 beigebracht worden sind, auf der Gerichtsschreiberei einzusehen. Auf Grund der nachfolgenden Bestimmung des § 34 Ges. fr. Ger. ist ferner die Einsicht der Gerichtsakten zulässig:

„Die Einsicht der Gerichtsakten kann jedem insoweit gestattet werden, als er ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht. Das gleiche gilt von der Erteilung einer Abschrift; die Abschrift ist auf Verlangen zu beglaubigen."

4. Widerspruch gegen die Dispache.

Will einer der Geladenen die Dispache beanstanden, so mufs er entweder vor dem Termin dem zuständigen Amtsgericht den Widerspruch anmelden oder denselben im Termine selbst vertreten. Die Anmeldung des Widerspruchs kann schriftlich oder zu Protokoll des Gerichtsschreibers erfolgen (§ 11 Ges. fr. Ger.); einer Begründung des Widerspruchs bedarf es nicht.

Erhebt der Geladene keinen Widerspruch, so wird sein Einverständnis mit der Dispache angenommen. Diese Annahme des Einverständnisses bezieht sich aber nicht auf etwaige Änderungen der Dispache, welche bei der Verhandlung in Abwesenheit des Geladenen beschlossen werden (vergl. § 155 Abs. 3 und die Bemerkungen zum § 155 unter 2b).

6. Vervollständigung der Unterlagen der Dispache.

§ 154.

Erachtet das Gericht eine Vervollständigung der Unterlagen der Dispache für notwendig, so hat es die Beibringung der erforderlichen Belege anzuordnen. Die Vorschriften des § 151 finden entsprechende Anwendung.

Die Beibringung der vom Gericht für erforderlich erachteten Belege kann entweder von dem Antragsteller oder direkt von den Beteiligten verlangt werden. Dem Verlangen haben auch diejenigen Havariegrosse-Beteiligten Folge zu leisten, welche zu dem Verfahren nicht zugezogen sind.

Weigert sich ein Beteiligter, die in seinem Besitz befindlichen Schriftstücke auszuhändigen, zu deren Mitteilung er gemäfs § 729 Abs. 2 H. G. B. verpflichtet ist, so kann er durch Ordnungsstrafen bis zu 300 Mk. dazu angehalten werden (vergl. § 151, oben S. 228).

7. Gerichtliche Verhandlung über die Dispache.

§ 155.

In dem Termin ist mit den Erschienenen über die Dispache zu verhandeln.

Wird ein Widerspruch gegen die Dispache nicht erhoben und ist ein solcher auch vorher nicht angemeldet, so hat das Gericht die Dispache gegenüber den an dem Verfahren Beteiligten zu bestätigen.

Liegt ein Widerspruch vor, so haben sich die Beteiligten, deren Rechte durch ihn betroffen werden, zu erklären. Wird der Widerspruch als begründet anerkannt oder kommt anderweit eine Einigung zu stande, so ist die Dispache demgemäfs zu berichtigen. Erledigt sich der Widerspruch nicht, so ist die Dispache insoweit zu bestätigen, als sie durch den Widerspruch nicht berührt wird.

Werden durch den Widerspruch die Rechte eines in dem Termine nicht erschienenen Beteiligten betroffen, so wird angenommen, dafs dieser den Widerspruch nicht als begründet anerkenne.

1. Zweck der gerichtlichen Verhandlung.

Der Zweck des in den §§ 155 und 156 geregelten Gerichtsverfahrens ist, wie in der Denkschrift zum Gesetze auf S. 81 ausgeführt ist,

> „eine Verständigung der an dem Verfahren Beteiligten zu befördern und, soweit diese nicht erfolgt, die schleunige Erledigung der verbleibenden Streitpunkte im Prozefswege zu sichern, damit auf der so gewonnenen, nicht mehr bestrittenen Grundlage die Rechte der Beteiligten festgestellt werden können."

Die Aufgabe des Gerichts ist hiernach — dem Charakter der freiwilligen Gerichtsbarkeit entsprechend — zwischen den Beteiligten zu vermitteln, nicht aber selbst zu entscheiden. Die Entscheidung von Streitpunkten ist nicht Sache der freiwilligen, sondern der streitigen Gerichtsbarkeit.

2. Bestätigung der Dispache.

a) Wenn kein Widerspruch erhoben worden ist. Ist seitens des Antragstellers und der ordnungsmäfsig zum Termin geladenen Beteiligten (vergl. die Bemerkungen zum § 153 sub 2c auf S. 231) ein Widerspruch gegen die Dispache weder vor dem Termine dem Gerichte angemeldet noch im Termine selbst erhoben worden, so hat das Gericht die Dispache ihrem vollen Umfange nach zu bestätigen. Die Bestätigung wirkt aber nur gegenüber den am Verfahren Beteiligten (vergl. § 158 Abs. 1 und die Bemerkungen dazu).

b) Wenn ein Widerspruch vorliegt. Liegt ein Widerspruch vor, so hat das Gericht diejenigen Beteiligten, deren Rechte durch den Widerspruch betroffen werden, zur Erklärung über denselben aufzufordern. Die gerichtliche Verhandlung darüber kann dann folgendes ergeben:

α) Der Widerspruch wird seitens aller am Verfahren Beteiligten als begründet anerkannt. Dann hat das Gericht die Dispache in entsprechend geänderter Gestalt zu bestätigen. Ist einer der Beteiligten trotz ordnungsmäfsiger Ladung in dem Termin nicht erschienen, so kann die Bestätigung nur erfolgen, wenn die Rechte desselben durch den Widerspruch nicht betroffen werden. Andernfalls wird gemäfs § 155 Abs. 4 angenommen, dafs der Nichterschienene den Widerspruch nicht als begründet anerkennt. In diesem Falle gilt also die Einigung als nicht zu stande gekommen, und die Erledigung des Widerspruchs kann gemäfs § 156 nur im ordentlichen Rechtswege erfolgen, es sei denn, dafs der Nichterschienene sich nachträglich mit dem Widerspruch einverstanden erklärt (vergl. die Bemerkungen zum § 156 unter 2b).

β) Es kommt anderweit eine Einigung aller am Verfahren Beteiligten zu stande. Dann hat das Gericht — ebenso wie im Falle α) — die Dispache der Vereinbarung gemäfs zu berichtigen und in dieser Gestalt zu bestätigen. Im Falle des Nichterscheinens eines Beteiligten gilt dasselbe wie unter α).

γ) Es kommt keine Einigung über den Widerspruch zu stande. Betrifft in diesem Falle der Widerspruch nicht die ganze Dispache, sondern nur einzelne Punkte derselben, so hat das Gericht bezüglich der nicht bestrittenen Punkte die Dispache zu bestätigen. Für die bestrittenen Punkte (wenn der Widerspruch die ganze Dispache betrifft, also für die ganze Dispache) tritt dann der § 156 in Wirksamkeit, welcher den Widersprechenden auf den ordentlichen Rechtsweg verweist.

3. Kosten der gerichtlichen Verhandlung.

Bezüglich der durch eine gerichtliche Verhandlung über die Bestätigung der Dispache entstehenden Kosten ist in dem Gesetze über die freiwillige Gerichtsbarkeit keine Entscheidung getroffen; dieselben können auch nicht als Kosten der Aufmachung der Dispache und demgemäfs nach § 706 No. 7 H. G. B. als

zum Havereischaden gehörig angesehen werden (vergl. die Bemerkungen zum § 706 No. 7 auf S. 117 unter 4). Die Regelung der Tragung dieser Kosten ist mithin Sache der Landesgesetzgebung. Für Preufsen z. B. ist im Artikel 30 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899 folgendes bestimmt worden:

„Über die Verpflichtung zur Tragung der Kosten, die durch eine gerichtliche Verhandlung über die Bestätigung der Dispache entstehen, entscheidet das Gericht, vor dem die Verhandlung stattfindet; die Entscheidung erfolgt nur auf Antrag eines der an dem Verfahren Beteiligten.

Die Kosten sind, unbeschadet der Vorschrift des Artikel 9,[1]) von den an dem Verfahren Beteiligten in dem Verhältnisse zu tragen, in welchem sie zu dem Havereischaden beizutragen haben. Die den einzelnen Beteiligten entstandenen Kosten können, wenn die Umstände es rechtfertigen, gegeneinander aufgehoben werden. Soweit die Beteiligten eine abweichende Vereinbarung treffen, ist diese mafsgebend.“

Die Entscheidung des Gerichts erfolgt in der Form des Beschlusses. Gegen denselben kann — ebenso wie gegen den Beschlufs über die Bestätigung der Dispache — die sofortige Beschwerde erhoben werden (vergl. § 157 Ges. fr. Ger.).

8. Erledigung von Widersprüchen gegen die Dispache.

§ 156.

Soweit ein Widerspruch nicht gemäfs § 155 Abs. 3 erledigt wird, hat ihn der Widersprechende durch Erhebung der Klage gegen diejenigen an dem Verfahren Beteiligten, deren Rechte durch den Widerspruch betroffen werden, zu verfolgen. Die das Verteilungsverfahren betreffenden Vorschriften der §§ 878,[2])

---

[1]) Der Artikel 9 lautet folgendermafsen:

„Sind an einer Angelegenheit der freiwilligen Gerichtsbarkeit mehrere Personen beteiligt, so kann das Gericht bei der von ihm zu treffenden Entscheidung auf Antrag einen Beteiligten verurteilen, diejenigen Kosten des Verfahrens ganz oder teilweise zu tragen, welche er durch ein unbegründetes Gesuch, einen unbegründeten Widerspruch oder eine unbegründete Beschwerde, durch vorzeitiges Anrufen des Gerichts, durch eine Versäumung oder durch grobes Verschulden veranlafst hat.

Zu den nach Absatz 1 zu erstattenden Kosten des Verfahrens gehören die Gebühren und Auslagen, welche durch die Zuziehung eines Rechtsanwalts entstanden sind, nur insoweit, als die Zuziehung nach dem Ermessen des Gerichts zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendig war.“

[2]) Der § 878 Z. P. O. lautet folgendermafsen:

„Der widersprechende Gläubiger mufs ohne vorherige Aufforderung binnen einer Frist von einem Monate, welche mit dem Terminstage beginnt, dem Gerichte nachweisen, dafs er gegen die beteiligten Gläubiger Klage erhoben habe. Nach fruchtlosem Ablaufe dieser Frist wird die Ausführung des Plans ohne Rücksicht auf den Widerspruch angeordnet.

Die Befugnis des Gläubigers, welcher dem Plane widersprochen hat, ein besseres Recht gegen den Gläubiger, welcher einen Geldbetrag nach dem Plane erhalten hat, im Wege der Klage geltend zu machen, wird durch die Versäumung der Frist und durch die Ausführung des Plans nicht ausgeschlossen.“

879[1]) der Zivil-Prozefs-Ordnung finden mit der Mafsgabe entsprechende Anwendung, dafs das Gericht einem Beteiligten auf seinen Antrag, wenn erhebliche Gründe glaubhaft gemacht werden, die Frist zur Erhebung der Klage verlängern kann und dafs an die Stelle der Ausführung des Verteilungsplans die Bestätigung der Dispache tritt.

Ist der Widerspruch durch rechtskräftiges Urteil oder in anderer Weise erledigt, so wird die Dispache bestätigt, nachdem sie erforderlichenfalls von dem Amtsgericht nach Mafsgabe der Erledigung der Einwendungen berichtigt ist.

1. Verfahren im Falle eines nicht erledigten Widerspruchs.

Ist der seitens eines Beteiligten gegen die Dispache erhobene Widerspruch durch die Verhandlung vor dem Gericht gemäfs § 155 Abs. 3 nicht erledigt worden (vergl. die Bemerkungen zum § 155 unter 2b, S. 233), so kann der Widersprechende seine Rechte nur im ordentlichen Prozefsverfahren durch Erhebung der Klage gegen die durch den Widerspruch betroffenen Beteiligten geltend machen. Das Verfahren hierbei ist das folgende:

a) Die Klage ist zu erheben:

α) bei dem für das Dispacheverfahren zuständigen Amtsgericht:

aa) wenn der Streitgegenstand zur Zuständigkeit des Amtsgerichts gehört, d. h. 300 Mk. und darunter beträgt (§ 23 des Ger. V. G.; § 879 Abs. 1 Z. P. O.);

bb) wenn der Streitgegenstand zwar nicht zur Zuständigkeit des Amtsgerichts gehört, die an dem Dispacheverfahren Beteiligten aber vereinbaren, dafs das Dispachegericht über alle Widersprüche entscheiden solle (§ 879 Abs. 2 Z. P. O.);

β) bei dem Landgericht, in dessen Bezirk das Dispachegericht seinen Sitz hat:

aa) wenn der Streitgegenstand zur Zuständigkeit des Landgerichts gehört, d. h. 300 Mk. übersteigt (§ 879 Abs. 1 Z. P. O.);

bb) wenn von mehreren erhobenen Widersprüchen der Streitgegenstand nur eines derselben 300 Mk. übersteigt (§ 879 Abs. 2 Z. P. O.).

Die Verhandlung erfolgt in diesem Falle vor der Kammer für Handelssachen, wenn der Kläger dies in der Klageschrift beantragt (§ 101 No. 3 sub f; § 102 Abs. 1 Ger. V. G.).

b) Der Widersprechende mufs dem Dispachegericht ohne vorherige Aufforderung binnen einer Frist von einem Monate nachweisen, dafs er gegen

---

[1]) Der § 879 Z. P. O. lautet folgendermafsen:

„Die Klage ist bei dem Verteilungsgericht und, wenn der Streitgegenstand zur Zuständigkeit der Amtsgerichte nicht gehört, bei dem Landgerichte zu erheben, in dessen Bezirke das Verteilungsgericht seinen Sitz hat.

Das Landgericht ist für sämtliche Klagen zuständig, wenn seine Zuständigkeit nach dem Inhalte der erhobenen und in dem Termine nicht zur Erledigung gelangten Widersprüche auch nur in Betreff einer Klage begründet ist, sofern nicht die sämtlichen beteiligten Gläubiger vereinbaren, dafs das Verteilungsgericht über alle Widersprüche entscheiden solle.“

die durch den Widerspruch betroffenen Beteiligten Klage erhoben hat (§ 878 Z. P. O.). Die Frist kann auf Antrag eines Beteiligten gemäfs § 156 Ges. fr. Ger. verlängert werden, wenn erhebliche Gründe dafür glaubhaft gemacht werden. Für den Beginn der Frist entscheidet der Termin der Verhandlung der Dispache vor dem Dispachegericht.

c) Ist der unter b) erwähnte Nachweis innerhalb der einmonatlichen oder verlängerten Frist dem Dispachegericht nicht erbracht, so hat dasselbe von Amts wegen die Dispache ohne Rücksicht auf den Widerspruch zu bestätigen (§ 878 Z. P. O., vergl. unten 2). Diese Bestimmung ist getroffen, um das Dispacheverfahren bei erhobenem Widerspruch nicht ungebührlich zu verzögern.

2. Verfahren im Falle eines erledigten Widerspruches.

Der Absatz 2 des § 156 behandelt den Fall, wenn ein in der gerichtlichen Verhandlung über die Dispache nicht erledigter Widerspruch (§ 155 Abs. 2) sich nachträglich erledigt. Dies kann in folgender Weise geschehen:

a) durch rechtskräftiges Urteil gegen diejenigen am Verfahren Beteiligten, deren Rechte durch den Widerspruch betroffen werden (§ 156 Abs. 1);

b) durch nachträgliche Anerkennung des Widerspruchs seitens derjenigen Beteiligten, welche demselben im Termin nicht zugestimmt haben oder im Termin nicht erschienen waren (vergl. die Bemerkungen zum § 155 unter 2 b *α*) auf S. 233);

c) durch nachträgliche Einigung aller Beteiligten über die streitigen Punkte;

d) durch Zurücknahme des Widerspruchs seitens des Widersprechenden;

e) durch Versäumung der Frist, binnen welcher der Widersprechende dem Dispachegericht die Klageerhebung nachzuweisen hat (vergl. oben 1 b).

Ist der Widerspruch auf einem dieser Wege erledigt, so hat das Gericht die Dispache zu bestätigen, nachdem es dieselbe erforderlichenfalls nach Mafsgabe der Erledigung der Einwendungen berichtigt hat.

9. Sofortige Beschwerde im Dispacheverfahren.

§ 157.

Gegen die Verfügung, durch welche ein nach § 153 gestellter Antrag auf gerichtliche Verhandlung zurückgewiesen oder über die Bestätigung der Dispache entschieden wird, findet die sofortige Beschwerde statt.

Einwendungen gegen die Dispache, welche mittels Widerspruchs geltend zu machen sind, können nicht im Wege der Beschwerde geltend gemacht werden.

1. „Sofortige Beschwerde“.

Die sofortige Beschwerde ist ein Rechtsmittel, das gegen solche gerichtlichen Verfügungen zur Anwendung kommt, deren schleunige Erledigung im Interesse der Beteiligten liegt. Das bei einer sofortigen Beschwerde anzuwendende Verfahren ist in den §§ 19 bis 30 Ges. fr. Ger. geregelt. Aus

diesen Bestimmungen ist für das Dispacheverfahren namentlich folgendes hervorzuheben:

a) Zuständigkeit. Über die Beschwerde entscheidet das Landgericht, und zwar dasjenige, in dessen Bezirk das Dispachegericht seinen Sitz hat (§ 19 Abs. 2 Ges. fr. Ger.).

b) Einlegung der Beschwerde.

Die Beschwerde kann bei dem Gerichte, dessen Verfügung angefochten wird, oder bei dem Beschwerdegericht eingelegt werden. — Die Einlegung erfolgt durch Einreichung einer Beschwerdeschrift oder durch Erklärung zum Protokolle des Gerichtsschreibers desjenigen Gerichts, dessen Verfügung angefochten wird, oder des Gerichtsschreibers des Beschwerdegerichts (§ 21 Ges. fr. Ger.).

c) Bei der sofortigen Beschwerde einzuhaltende Frist.

Die sofortige Beschwerde ist binnen einer Frist von zwei Wochen einzulegen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in welchem die Verfügung dem Beschwerdeführer bekannt gemacht worden ist. — Einem Beschwerdeführer, der ohne sein Verschulden verhindert war, die Frist einzuhalten, ist auf Antrag von dem Beschwerdegerichte die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu erteilen, wenn er die Beschwerde binnen zwei Wochen nach der Beseitigung des Hindernisses einlegt und die Tatsachen, welche die Wiedereinsetzung begründen, glaubhaft macht. Eine Versäumung der Frist, die in dem Verschulden eines Vertreters ihren Grund hat, wird als eine unverschuldete nicht angesehen. Gegen die Entscheidung über den Antrag findet die sofortige weitere Beschwerde statt. Nach dem Ablauf eines Jahres, von dem Ende der versäumten Frist an gerechnet, kann die Wiedereinsetzung nicht mehr beantragt werden (§ 22 Ges. fr. Ger.).

d) Zulässigkeit der weiteren Beschwerde.

Gegen die Entscheidung des Beschwerdegerichts ist das Rechtsmittel der weiteren Beschwerde zulässig, wenn die Entscheidung auf einer Verletzung des Gesetzes beruht. Die Vorschriften der §§ 550, 551, 561, 563 der Zivil-Prozefs-Ordnung finden entsprechende Anwendung (§ 27 Ges. fr. Ger.).

Nach dem für anwendbar erklärten § 551 Z. P. O. ist bei dem Dispacheverfahren eine Verletzung des Gesetzes unter folgenden Umständen anzunehmen:

α) wenn das Beschwerdegericht nicht vorschriftsmäfsig besetzt war;

β) wenn bei der Entscheidung ein Richter mitgewirkt hat, welcher von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes ausgeschlossen war;

γ) wenn das Gericht seine Zuständigkeit oder Unzuständigkeit mit Unrecht angenommen hat;

δ) wenn die Entscheidung nicht mit Gründen versehen ist.

e) Zuständigkeit bei der weiteren Beschwerde. Über die weitere Beschwerde entscheidet das Oberlandesgericht (in Preufsen auf Grund der Ermächtigung des § 199 Ges. fr. Ger. stets das Kammergericht, in Bayern stets das oberste Landesgericht).

Will das Oberlandesgericht bei der Auslegung einer reichsgesetzlichen Vorschrift von der auf weitere Beschwerde ergangenen Entscheidung eines anderen Oberlandesgerichts, falls aber über die Rechtsfrage bereits eine Entscheidung des Reichsgerichts ergangen ist, von dieser abweichen, so hat es die weitere Beschwerde unter Begründung seiner Rechtsauffassung dem Reichsgerichte vorzulegen. Der Beschlufs über die Vorlegung ist dem Beschwerdeführer bekannt zu machen.

In den Fällen des Absatz 2 entscheidet über die weitere Beschwerde das Reichsgericht (§ 28 Ges. fr. Ger.).

Die obige Bestimmung bezweckt, eine möglichst gleichmäfsige Rechtsprechung der höchsten Instanzen herbeizuführen.

f) Verfahren bei der weiteren Beschwerde.

Die weitere Beschwerde kann bei dem Gericht erster Instanz, bei dem Landgericht oder bei dem Oberlandesgericht eingelegt werden. Erfolgt die Einlegung durch Einreichung einer Beschwerdeschrift, so mufs diese von einem Rechtsanwalt unterzeichnet sein. Der Zuziehung eines Rechtsanwalts bedarf es nicht, wenn die Beschwerde von einer Behörde oder von einem Notar eingelegt wird, der in der Angelegenheit für den Beschwerdeführer einen Antrag bei dem Gericht erster Instanz gestellt hat. — Soweit eine Verfügung der sofortigen Beschwerde unterliegt, findet auch gegen die Entscheidung des Beschwerdegerichts die sofortige weitere Beschwerde statt. — Das Gericht erster Instanz und das Landgericht sind nicht befugt, der weiteren Beschwerde abzuhelfen. — Im übrigen finden die Vorschriften über die Beschwerde entsprechende Anwendung (§ 29 Ges. fr. Ger.).

2. Anwendungsfälle der sofortigen Beschwerde im Dispacheverfahren.

Im Dispacheverfahren ist das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde zugelassen:

a) gegen die Verfügung, durch welche ein nach § 153 gestellter Antrag auf gerichtliche Verhandlung über die Dispache zurückgewiesen wird, weil offensichtlich die Voraussetzungen der grofsen Haverei fehlen (vergl. die Bemerkungen zum § 153 unter 2 auf S. 230f.);

b) gegen die Verfügung, durch welche über die Bestätigung der Dispache entschieden wird, mag die Entscheidung auf vollständige oder teilweise Bestätigung oder auf Ablehnung der Bestätigung lauten (vergl. § 155 und die Bemerkungen zu demselben unter 2 auf S. 233).

3. Unzulässige Beschwerdegründe.

Der Absatz 2 des § 157 erklärt im Beschwerdeverfahren solche Einwendungen gegen die Dispache für unzulässig, welche mittels Widerspruchs

geltend zu machen sind. Hierzu ist in der Denkschrift zum Gesetze auf Seite 81 folgendes ausgeführt:

„Es kann der Natur der Sache nach dem Beschwerdeführer nicht gestattet sein, Einwendungen gegen die Dispache, zu deren Geltendmachung ihm der Weg des Widerspruchs bei dem Amtsgericht offen steht, nachträglich mittels der Beschwerde geltend zu machen."

Aus der Bestimmung des Absatz 2 folgt, dafs dann, wenn ein Widerspruch nicht erhoben wird, trotzdem derselbe zulässig ist, dem Beteiligten kein Rechtsmittel mehr zur Anfechtung der gerichtlichen Verfügung offen bleibt. Wenn also z. B. ein Beteiligter im Termine erscheinen wollte, um dort mündlich gegen die Dispache Widerspruch zu erheben, am Erscheinen aber verhindert wird, so hat er im Dispacheverfahren sein Recht gegenüber den übrigen Beteiligten verloren. Er kann dasselbe dann nur noch im ordentlichen Prozefsverfahren verfolgen, ohne dafs aber dadurch die Zwangsvollstreckung aus der vom Gericht zu bestätigenden Dispache aufgehalten wird.

10. Wirkung der bestätigten Dispache und Zwangsvollstreckung aus derselben.

§ 158.

Die Bestätigung der Dispache ist nur für das gegenseitige Verhältnis der an dem Verfahren Beteiligten wirksam.

Aus der rechtskräftig bestätigten Dispache findet die Zwangsvollstreckung nach den Vorschriften der Zivil-Prozefs-Ordnung statt.

Für Klagen auf Erteilung der Vollstreckungsklausel sowie für Klagen, durch welche Einwendungen gegen die in der Dispache festgestellten Ansprüche geltend gemacht werden oder die bei der Erteilung der Vollstreckungsklausel als eingetreten angenommene Rechtsnachfolge bestritten wird, ist das Amtsgericht zuständig, welches die Dispache bestätigt hat. Gehört der Anspruch nicht vor die Amtsgerichte, so sind die Klagen bei dem zuständigen Landgerichte zu erheben.

1. Wirkung der bestätigten Dispache.

Wenn dem Antrage eines Beteiligten gemäfs nicht alle Havariegrosse-Interessenten zur gerichtlichen Verhandlung über die Dispache hinzugezogen worden sind (vergl. hierzu die Bemerkungen zum § 153 unter 1 auf S. 230), so erhält die Bestätigung der Dispache auch nur gegenüber den hinzugezogenen Personen Wirksamkeit. Der Gerichtsbeschlufs, durch welchen die Dispache bestätigt wird, mufs deshalb die am Verfahren Beteiligten genau bezeichnen. Die Rechte und Pflichten der übrigen Interessenten werden naturgemäfs von der gerichtlichen Verhandlung gar nicht betroffen, für sie bleibt also die Dispache ein unverbindliches Gutachten.

Infolge dieser beschränkten Wirksamkeit der Dispache kann der Fall eintreten, dafs in derselben Havariegrosse-Sache Dispachen verschiedenen

Inhalts bestätigt werden, wenn z. B. die vom Dispacheur aufgemachte Dispache zunächst einzelnen Beteiligten gegenüber bestätigt, in einem neuen Verfahren aber anderen Beteiligten gegenüber abgeändert wird.

2. Zwangsvollstreckung aus der Dispache.

Ist die Verfügung des Gerichts, durch welche die Dispache bestätigt wird, rechtskräftig geworden, d. h. kann dieselbe gemäfs § 157 nicht mehr durch sofortige Beschwerde angefochten werden, so kann jeder Beteiligte eine vollstreckbare Ausfertigung der Dispache vom Gerichtsschreiber des Dispachegerichts verlangen. Die vollstreckbare Ausfertigung mufs die sogenannte Vollstreckungsklausel enthalten, welche folgendermafsen lautet:

„Vorstehende Ausfertigung wird . . . . . (Bezeichnung der Partei) zum Zwecke der Zwangsvollstreckung erteilt“ (§ 725 Z. P. O.).

Aus einer solchen Dispache findet die Zwangsvollstreckung nach den Bestimmungen des 8. Buches (§§ 704 bis 945) der Zivil-Prozefs-Ordnung mit einer einzigen, im dritten Absatz des § 158 Ges. fr. Ger. enthaltenen Abweichung statt (vergl. die nachstehenden Ausführungen).

3. Zuständigkeit für die im § 158 Absatz 3 bezeichneten Klagen.

Eine Abänderung des zivilprozessualischen Zwangsvollstreckungsverfahrens ist bei der Zwangsvollstreckung aus einer Dispache bezüglich der Zuständigkeit für folgende Klagen bestimmt:

a) Klage auf Erteilung der Vollstreckungsklausel. Einer solchen Klage bedarf es dann, wenn die Vollstreckung der Dispache nach ihrem Inhalte noch von dem Eintritt einer Tatsache (z. B. der Vorleistung eines aus der Dispache Forderungsberechtigten) abhängt (§ 726 Z. P. O.) und der Eintritt dieser Tatsache durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden nicht nachgewiesen werden kann (§ 731 Z. P. O.).

b) Klage, durch welche Einwendungen gegen die in der Dispache festgestellten Ansprüche geltend gemacht werden (z. B. Einwendungen gegen die Höhe des berechneten Havariegrosse-Schadens). Solche Einwendungen sind gemäfs § 767 Abs. 2 Z. P. O. nur insoweit zulässig, als die Gründe, auf denen sie beruhen, erst nach dem Schlusse derjenigen mündlichen Verhandlung entstanden sind, in welcher sie spätestens hätten geltend gemacht werden müssen (d. h. der Verhandlung vor dem Dispachegericht). Hierzu heifst es in der Denkschrift zum Gesetze über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit auf Seite 81 folgendermafsen:

„Es ist selbstverständlich, dafs diese Beschränkung ausschliefslich in Ansehung solcher Einwendungen Platz greift, zu deren Erledigung das Verfahren vor dem Amtsgerichte bestimmt ist.“ (Vergl. hierzu die §§ 155 Abs. 1 und 157 Abs. 2 Ges. fr. Ger.)

c) Klage, durch welche die bei der Erteilung der Vollstreckungsklausel als eingetreten angenommene Rechtsnachfolge bestritten wird. Diese Klage ist gemäfs § 768 Z. P. O. in solchen Fällen anzustrengen, in welchen nach

der Behauptung des in Anspruch genommenen Havariegrosse-Beteiligten diejenigen Voraussetzungen nicht vorliegen, welche bei der Erteilung der Vollstreckungsklausel als erwiesen angenommen worden sind.

Für diese Klagen ist gemäfs § 158 Abs. 3 Ges. fr. Ger. — in Abänderung des § 797 Abs. 5 Z. P. O.[1]) — zuständig:

α) das Amtsgericht, welches die Dispache bestätigt hat, wenn der Streitgegenstand 300 Mk. und weniger beträgt;

β) das Landgericht, in dessen Bezirk das Dispachegericht seinen Sitz hat, wenn der Streitgegenstand 300 Mk. übersteigt. In diesem Falle kann die Verhandlung des Prozesses vor der Kammer für Handelssachen beantragt werden (§ 101 No. 3 Ger. V. G.).

[1]) Nach § 797 Abs. 5 Z. P. O. würde für die obigen Klagen dasjenige Gericht zuständig sein, bei welchem der Schuldner im Deutschen Reich seinen allgemeinen Gerichtsstand hat (d. h. in der Regel das Gericht des Wohnsitzes des Schuldners).

Anhang.

Beispiel einer Dispache.

(Von Herrn Junge, amtlichem ersten Dispacheur in Hamburg, freundlichst zur Verfügung gestellt.)

Dispache

über die Haverei des Dampfers „L . . “, Schiffer M . . , auf der Reise von Aberdeen nach Hamburg.

Die am 29. Dezember 19 ..... hierselbst belegte Verklarung lautet im wesentlichen wie folgt:

Am 17. Dezember 19 .... gingen wir (die Besatzung dieses Dampfschiffes) um 6 Uhr a. m. aus dem Hafen von Aberdeen ab mit einer Ladung Kohlen und Stückgüter für Hamburg bestimmt. Wir beförderten die Reise ohne bemerkenswerte Ereignisse und erhielten am 20. desselben Monats um 2 Uhr a. m. vor der Elbe einen Lotsen, unter dessen Leitung wir dann das Revier aufwärts steuerten. Um 5 Uhr 15 a. m. kamen wir auf der Reede von Cuxhaven an, wo der Seelotse uns verliefs, wogegen der Revierlotse an Bord kam. Wir dampften das Revier unter Anleitung des Lotsen aufwärts bei nebliger Luft und Schneegestöber bis ungefähr um 5 Uhr 40 a. m., um welche Zeit das Schiff, während die Maschine mit halber Kraft arbeitete, zwischen den Grodener Staken hart auf Grund stiefs und stehen blieb. Die Maschine wurde sofort mit aller Kraft auf rückwärts in Gang gesetzt und während einiger Zeit gehend gehalten, auch liefsen wir ein Boot zu Wasser, führten einen Warpanker nach hinten aus und wanden auf denselben, doch ohne Erfolg, und indem wir die Wassertiefe um das Schiff herum loteten, fanden wir rund um das Schiff herum nur $1^1/_2$ Faden Wasser. Das Revier war von schwerem Treibeise angefüllt, welches stark gegen das Schiff andrängte, und da die Gefahr vorhanden war, dafs das Schiff von dem Eise leck gestofsen würde, begab sich der Schiffer an Land und nach Cuxhaven und nahm daselbst im Interesse von Schiff und Ladung vier Schleppdampfer an, um mit dem nächsten Hochwasser zu versuchen, das Schiff vom Strande abzuziehen. Am 21. Dezember um 7 Uhr a. m. versuchten die angenommenen vier Schleppdampfer, unter Mitwirkung unserer Maschine, das Schiff vom Grunde abzuziehen, und blieben damit in Tätigkeit bis nach Hochwasser, jedoch ohne Erfolg, und als das Wasser anfing, mit der Ebbe wegzufallen, mufsten wir es aufgeben.

Da das Eis in immer stärkeren Massen gegen das Schiff andrängte und die Gefahr vermehrte, vom Eise leck gestofsen zu werden, sahen wir uns ge-

nötigt, einen Schleppdampfer nach Cuxhaven zu senden, um Leichter zur Stelle zu schaffen, damit zur Erleichterung des Schiffes von der Ladung gelöscht werde. Um Mittag erhielten wir drei Leichter längsseite, worauf mit Hilfe von Arbeitern vom Lande sofort begonnen wurde, von unserer Kohlenladung in die Leichter überzugeben. Den ganzen Tag wie auch die folgende Nacht hindurch wurde mit dem Löschen fortgefahren. Am 22. Dezember um 8 Uhr a. m. erneuerten wir den Versuch, vermittelst zweier Schleppdampfer unter Mitwirkung unserer Maschine das Schiff vom Grunde abzubringen, doch ohne Erfolg, und als Hochwasser vorüber war, mufsten wir es aufgeben. Es kamen dann noch mehr Leichter bei uns an, und es wurde im Laufe des Tages und in der folgenden Nacht unter Beihilfe von Arbeitern vom Lande mit dem Löschen von Kohlen fortgefahren. Am 23. Dezember um 7 Uhr a. m. waren die Leichter, im ganzen sechs, sämtlich mit Kohlen beladen und wurden von Schleppdampfern in den Hafen von Cuxhaven eingeschleppt. Um 10 Uhr a. m. bei Hochwasser liefsen wir unsere Maschine wieder mit voller Kraft rückwärts arbeiten, jedoch vergeblich, und als das Wasser anfing, mit der Ebbe wegzufallen, mufsten wir es aufgeben. Wir konnten demnach im Laufe des Tages weiter nichts vornehmen und lagen in Abwartung des Eintreffens der von Hamburg requirierten Leichter, um den Rest der Ladung zu löschen. Am 24. Dezember arbeiteten wir mit gesamter Mannschaft unter Beihilfe von Arbeitern vom Lande während der Ebbe von 5 a. m. an und bei Niedrigwasser, um einen Graben zum Flottmachen des Schiffes auszutiefen, und um 11 Uhr a. m. wurde von zwei Schleppdampfern unter Mitwirkung unserer Maschine ein abermaliger Versuch gemacht, das Schiff mit Hochwasser abzuziehen, doch ohne Erfolg. Als das Wasser anfing, mit der Ebbe wegzufallen, mufsten wir es aufgeben. Um Mittag wurde wieder angefangen, in einen aus Hamburg angekommenen Leichter Kohlen und Stückgüter zu löschen. Am 25. Dezember wurde um 10 Uhr a. m. die Entlöschung der Kohlen aus dem grofsen Raum und der Stückgüter aus dem Vorderraum beendet, und es verblieben nur noch 30 Tons Kohlen im Hinterraum. Hierauf begannen zwei Schleppdampfer unter Mitwirkung unserer Maschine mit dem Abziehen unseres Schiffes. Um 11 Uhr 30 a. m. gelang es, das Schiff auf flottes Wasser zu bringen, worauf wir unter Assistenz eines Schleppdampfers, dessen Hilfe wegen des schweren Eisgangs notwendig war, das Revier aufwärts dampften und selbigen Tages um 7 Uhr p. m. den Hafen der Stadt Hamburg erreichten.

Für den Zweck, das Schiff vom Grunde abzuziehen, ist ein 2½ zölliges, 75 Faden langes Hanftau zu Laschungen der Schlepptaue zerschnitten, und ein zum Schleppen des Schiffes nach Hamburg gegebenes 3½ zölliges, etwa 80 Faden langes Stahltau ist dabei infolge des schweren Eisandranges abgerissen, auch hat für den Zweck, das Schiff vom Strande abzubringen, für unsere Maschine ein Extra-Verbrauch an Material stattgefunden von 15 Tons Kohlen und 6 Gallonen Öl.

Die in Cuxhaven requirierten sechs Leichter liegen mit ihrer Ladung noch im Hafen von Cuxhaven; der von Hamburg requirierte Leichter ist von einem Schleppdampfer nach Hamburg aufgeschleppt worden.

Das Schiff im unbeschädigten Zustande wurde in Hamburg taxiert mit	ℳ 97 000
Die Reparaturkosten belaufen sich auf	„ 5 360
Demnach Wert des Schiffes im beschädigten Zustande	ℳ 91 640.

Eine schriftliche Erklärung des Schiffers, d. d. Aberdeen 8. März 19 .., beglaubigt von dem Kaiserlich Deutschen Konsul daselbst, lautet wie folgt:

„Ich (der Schiffer) erkläre hiermit feierlichst und aufrichtig, daſs das Schiff die folgenden Schäden, welche nicht in der Verklarung oder in dem Besichtigungsattest erwähnt worden sind, beim Entlöschen auf Strand und beim Abschleppen des Schiffes vom Grunde in der Elbe zwischen dem 20. und 25. Dezember 19 ... erlitten hat, nämlich: das Bratspill, die Winschen und das Boot haben sich begeben und sind beschädigt, die Ladepforte leicht beschädigt, eine Rolle 2½ zölliges Hanftau verbraucht zum Laschen, und eine Rolle 3½ zölliges Stahltau verstreckt und zerstört beim Flottbringen des Schiffes und nachher gebrochen beim Aufschleppen."

Ein Schreiben des Schiffsagenten N. F. in Hamburg lautet wie folgt:

„Der Dampfer „L . . .", Kapitän M......, welcher von Aberdeen mit einer Ladung Kohlen nach Hamburg bestimmt war, strandete auf der Unterelbe, und wurden zur Abbringung des Dampfers Leichterfahrzeuge von Cuxhaven nach dem Schiffe beordert. Dieselben konnten jedoch nicht nach Hamburg gebracht werden und waren genötigt, mit der geborgenen Ladung nach Cuxhaven zu gehen. Die Kosten für eine Lagerung Kohlen daselbst und Wiederverladung von Cuxhaven nach dem Bestimmungsorte hätten nach beiliegendem Sachverständigen-Attest den Wert der Kohlen voraussichtlich bedeutend überstiegen, so daſs es für das Geratenste und im Interesse aller Beteiligten unter den obwaltenden Umständen erachtet wurde, die Kohlen in öffentlicher Auktion in Cuxhaven zu verkaufen, welches demzufolge auch geschehen ist."

Der beim Abschleppen vom Grunde und beim Löschen auf Strand am Schiff und Zubehör entstandene Schaden beläuft sich laut Angabe hiesiger Sachverständiger auf . . . . ℳ 675,—

Wegen dieser Ereignisse wird eine Dispache über die groſse Haverei wie folgt aufgemacht:

Berechnung des Kapitals:

Die Ladung wie endstehend	ℳ	31 200,—
Das Dampfschiff „L......" kontribuiert, inklusive ℳ 450 Vergütung in groſser Haverei, mit	„	92 090,—
Die Fracht nach Abzug der Volksheuer und Kosten . .	„	1 920,—
	ℳ	125 210,—

Berechnung der Haverei.

Total £			Schiff und Reederei M	Grofse Haverei M
	Laut Generalrechnung des Herrn Schiffsagenten N. F……, hier.			
200,—,—	An die Vereinigte Bugsier-Dampfschiffs-Gesellschaft laut Rechnung:			
	Hilfslohn für das beim Grodener Stak an Grund geratene Schiff per D. Atlas, Athlet, Tor und Bär	£ 200,—,—		
20,—,—	Diverse Touren mit dem Schiffer per Dampfer „Herkules"	„ 20,—,—		
60,—,—	6 Leichter von Cuxhaven nach der Strandungsstelle und retour geschleppt . . .	„ 60,—,—		
	Assistenz bei dem Schiffe per Schlepper „Adolf" und Schlepper „Bernhard":			
100,—,—	den 22. Dezember	„ 100,—,—		
100,—,—	den 24. Dezember	„ 100,—,—		
50,—,—	Leichter „Franz" von hier nach Cuxhaven geschleppt	„ 50,—,—		
300,—,—	Schiff vom Grunde abgeschleppt per Dampfer „Titan" und „Borkum"	„ 300,—,—		
50,—,—	Leichter „Franz" vom Grodener Stak nach hier beim schweren Eisgang geschleppt .	„ 50, -,—		
880,—,—		£ 880,—,—		
725,—,—	Vorstehender Rechnungsbetrag ist durch Vergleich ermäfsigt auf	£ 725,—,—		
M 14 779,15	= =	M 14 779,15		14 779,15
1 000,—	An A. Thielen laut Rechnung:			
	Leichterlohn per Leichter „Hans" für eine Reise von Hamburg nach der Strandungsstelle und zurück . . .			1 000,—
78,—	An H. Jacoby laut Rechnung: Löschen der Kohlen aus dem Leichter „Hans"			78,—
53,80	An M. Behrens laut Rechnung: Versicherung der Ladung im Leichter „Hans" von der Strandungsstelle nach Hamburg			53,80
4,50	Protest notieren			4,50
30,—	Journal-Auszug laut Rechnung			30,—
31,20	Verklarung			31,20
81,60	Lloyds Register-Attest		81,60	
43,—	Taxation des Schiffes, laut Rechnung			43,—
16 101,25	Übertrag		81,60	16 019,65

Total M				Schiff und Reederei M	Grofse Haverei M
16 101,25	Übertrag			81,60	16 019,65
282,35	An R. Bohlen laut Rechnung: für 15 tons Kohlen, welche beim Flottbringen des Schiffes verbraucht wurden				282,35
100,—	Telegramme, Porto etc., Reisekosten			50,—	50,—
16 483,60				131,60	16 352,—
164,85	Kommission auf Vorschufs der Gelder etc. 1 %			1,33	163,52
16 648,45				132,93	16 515,52
	An D . . & Co. in Cuxhaven, laut Rechnung:				
	Dampfer für Beförderung ihres Vertreters nach der Strandungsstelle		M 20,—		20,—
	An Arndt & Co., laut Rechnung:				
	Arbeitslohn für Entlöschung der Ladung in Leichter auf Strand		„ 1557,70		1 557,70
	Leichterlohn für diverse Leichter von der Strandungsstelle nach Cuxhaven, inklusive Liegegeld daselbst bis zum Verkauf der Kohlen, laut Rechnung		„ 2250,—		2 250,—
	Protest notieren laut Rechnung		„ 7,65		7,65
	Für ihre Bemühungen und Vorschufs . .		„ 750,—		750,—
	Telegramme, Porto etc.		„ 74,65		74,65
			M 4660,—		21 175,52
	Ab: Auktionsertrag verkaufter Kohlen: 312 4/10 tons	M 4530,15			
	ab: Bekanntmachung . . M. 32,— Abliefern und Wiegen, laut Rechnung . . „ 42,— Auktionskommission 2 % . . . . „ 90,60	./. „ 164,60			
		M 4365,55			
	NB. Der Netto-Ertrag der in Cuxhaven verkauften Kohlen wird voll der grofsen Haverei gutgebracht, dagegen der gesamte Mankoschaden an der Ladung Kohlen später der grofsen Haverei zur Last gebracht (siehe unten, S. 248).	M 4365,55	./. „ 4365,55		./. 4 365,55
294,45			M 294,45		
16 942,90	Übertrag			132,93	16 809,97

Total ℳ		£	Schiff und Reederei ℳ	Grofse Haverei ℳ
16 942,90	Übertrag		132,93	16 809,97
	Reparaturkosten in Aberdeen.			
	Besichtigungsgebühren	£ 2, 2,—		
	Bugsierlohn nach und vom Trockendock, laut Rechnung	„ 1,10,—		
	Lotsgeld, laut Rechnung	„ —, 6,—		
	Docken des Schiffes etc., laut Rechnung	„ 5,15,—		
	Dockmiete, laut Rechnung	„ 22, 5, 5		
	Malen der Stofsplatten	„ 1,—, 4		
	Monatsgelder während der Reparatur, laut Belag	„ 35, 4, 5		
	An R. Riddell, laut Rechnung:			
	Mennige . . . £ 2, 2,—			
	1 Rolle Hanftauwerk $2\frac{1}{2}$" . . „ 2, 5,—			
	1 Rolle Stahltauwerk $3\frac{1}{2}$" . . „ 11,—,—			
	£ 15, 7,—			
	ab: $2\frac{1}{2}$% Diskont . . . „ —, 7, 5			
	£ 14,19, 7	„ 14,19, 7		
	An Hell & Co., laut Rechnung: Reparatur des Schiffes, Bootes etc.	„ 83,12,—		
	An Mitchell & Co., laut Rechnung: Reparatur der Maschine, des Bratspills, der Winschen etc.	„ 126,14, 9		
	Die Reederei berechnet: für Telegramme und Porto sowie Reisekosten etc. nach Hamburg und Cuxhaven: Grofse Haverei £ 1,12, 8; Schiff und Reederei £ 15,—,—	„ 15,—,—		
33,30	= ℳ 33,30	£ 308, 9, 6		33,30
6 288,26	à ℳ $20{,}38\frac{1}{2}$ =	ℳ 6288,26	6288,26	
			6421,19	16 843,27
	In grofser Haverei werden vergütet: für beim Löschen auf Strand und Abschleppen vom Grunde beschädigte Winschen, Bratspill, Tauwerk etc., netto ℳ 450.—		./. 450,—	+ 450,—
23 264,46			5971,19	17 293,27
	In grofser Haverei ist ferner zu vergüten: Schaden an der Ladung durch Löschen auf Strand und durch Verkauf derselben in Cuxhaven entstanden, laut Rechnung der Herren B . . . & Co:			
	Übertrag		5971,19	17 293,27

	Schiff und Reederei ℳ	Grofse Haverei ℳ
Übertrag	5971,19	17 293,27
Abgeladen sind . . . . 450 tons Kohlen		
Hier angebracht . . . . $104^{11}/_{20}$ „ „		
Demnach fehlen . . . . $345^{9}/_{20}$ „ „		
à ℳ 16,— ab Bord = ℳ 5527,20		
ab: ersparte Fracht, à 5 s., 3 d. per ton = £ 90,13,7		
à ℳ $20{,}35^{1}/_{2}$ = „ 1845,75		
ℳ 3681,45		
Herren B...... & Co. empfangen also		3 681,45
Das Schiff empfängt für Fracht für obige $345^{9}/_{20}$ tons Kohlen, wie vorstehend berechnet		1 845,75
NB. Der Ertrag der zu Cuxhaven in Auktion verkauften Kohlen ist oben bereits von dem Betrage der grofsen Haverei in Abzug gebracht.		
	5971,19	22 820,47
Ab: Dem Schiffe durch die Ableichterung ersparte Löschkosten in Hamburg	+ 330,—	∸ 330,—
	6301,19	22 490,47
An den Schiffsagenten in Hamburg für seine Bemühungen		450,—
		22 940,47
Den Wert der Ladung einzusiehen		—,90
Für eine Abschrift dieser Dispache		10,—
Für die Aufmachung dieser Dispache		250,42
		23 201,79

Einteilung.

Solche ℳ 23 201,79 über das Kapital von ℳ 125 210,— verteilt, ergibt: 18,5303 %, welche zu bezahlen sind von:

der Ladung:

Herren B. & Co., 450 tons Kohlen, wegen	ℳ 4 795,— =	ℳ 888,53
„ M. & Co., 75 Ballen Jute, „	„ 24 750,— =	„ 4 586,25
„ K. & Co., 18 Fafs diverse Waren, „	„ 1 655,— =	„ 306,68
Übertrag	ℳ 31 200,—	ℳ 5 781,46

Übertrag	ℳ 31 200,—		ℳ 5 781,46
dem Schiffe . . . . wegen	„ 92 090,—	=	„ 17 064,55
der Fracht . . . . „	„ 1 920,—	=	„ 355,78
	ℳ 125 210,—		ℳ 23 201,79

Die Herren B. & Co. zahlen Beitrag zur grofsen Haverei	ℳ 888,53
empfangen in grofser Haverei vergütete	„ 3681,45
empfangen also	ℳ 2792,92
Die übrige Ladung zahlt Beitrag zur grofsen Haverei	„ 4892,93
Die Gesamt-Ladung zahlt also	ℳ 2100,01

Hamburg, den .... 19 . .

....

Register.

I. Verzeichnis der berücksichtigten Erkenntnisse deutscher Gerichte.

1. Reichs-Oberhandelsgericht.

2. Reichsgericht.

3. Hanseatisches Oberlandesgericht.

Erkenntnis vom	2. November	1886	(H. G. Ztg.	1887 No. 10)	S. 197, 207, 208.
„ „	17. Dezember	1887	(„ „ „	1888 „ 8)	„ 89 f., 102, 121, 168.
„ „	18. Oktober	1889	(„ „ „	1890 „ 5)	„ 208.
„ „	1. November	1889	(„ „ „	1890 „ 10)	„ 161 f.
„ „	4. Juni	1890	(„ „ „	1891 „ 22)	„ 187 f.
„ „	15. Juni	1891	(„ „ „	1891 „ 74)	„ 80.
„ „	13. Mai	1892	(„ „ „	1892 „ 59)	„ 64.
„ „	30. Januar	1893	(„ „ „	1893 „ 101)	„ 206.
„ „	24. September	1894	(„ „ „	1894 „ 90)	„ 20, 26, 34, 75, 114 ff.
„ „	16. März	1896	(„ „ „	1896 „ 64)	„ 182 f.
„ „	1. Februar	1897	(„ „ „	1897 „ 37)	„ 14, 42.
„ „	12. Februar	1898	(„ „ „	1899 „ 56)	„ 83 f.
„ „	1. Juni	1900	(„ „ „	1900 „ 117)	„ 227.
„ „	5. Oktober	1900	(„ „ „	1900 „ 127)	„ 113, 114.
„ „	31. Mai	1901	(„ „ „	1901 „ 84)	„ 22.
„ „	22. Juni	1901	(„ „ „	1901 „ 110)	„ 84.
„ „	12. Juli	1901	(„ „ „	1901 „ 104)	„ 77.
„ „	27. September	1901	(„ „ „	1901 „ 119)	„ 13, 17.
„ „	8. Februar	1902	(„ „ „	1902 „ 52)	„ 83.

4. Hamburger Landgericht.

Erkenntnis vom	23. Februar	1880	(H. G. Ztg.	1880 No. 39)	S. 112, 113 f., 118.
„ „	19. Mai	1881	(„ „ „	1881 „ 72)	„ 96 f.
„ „	20. Juli	1883	(„ „ „	1883 „ 121)	„ 13, 94, 103, 112.
„ „	21. Dezember	1883	(„ „ „	1884 „ 21)	„ 15, 43.
„ „	2. April	1900	(„ „ „	1900 „ 76)	„ 90 f.
„ „	14. Mai	1900	(„ „ „	1900 „ 117)	„ 90, 93, 122 f.
„ „	6. April	1901	(„ „ „	1902 „ 19)	„ 179 f.

5. Hamburger Ober-Appellationsgericht.

Erkenntnis vom	21. November	1868	(H. G. Ztg.	1868 No. 240)	S. 145.
„ „	23. Februar	1869	(„ „ „	1869 „ 75)	„ 181.
„ „	5. April	1878	(„ „ „	1879 „ 11)	„ 181.

6. Hamburger Handelsgericht.

Erkenntnis vom	21. Juni	1869	(H. G. Ztg.	1869 No. 263)	S. 102.
„ „	25. März	1870	(„ „ „	1870 „ 147)	„ 215.
„ „	23. Februar	1871	(„ „ „	1871 „ 146)	„ 12, 23 f., 28 f.
„ „	19. Oktober	1871	(„ „ „	1871 „ 260)	„ 88, 222 f.
„ „	20. September	1875	(„ „ „	1876 „ 60)	„ 97 f.

7. Sonstige Gerichte.

Erkenntnis des Preufsischen Obertribunals (Entscheidungen Band 61 S. 218) S. 72.
„ „ Landgerichts Rostock vom 23. Januar 1882 S. 72.
„ „ Landgerichts Bremen vom 4. Januar 1900 (H. G. Ztg. 1901 No. 11) S. 130 ff.
„ „ Amtsgerichts Hamburg vom 8. April 1900 (H. G. Ztg. 1900 No. 117) S. 77 f.
„ „ Amtsgerichts I Berlin vom 9. Juli 1900 S. 84.
„ „ „ „ „ „ 21. Juli 1900 S. 84.

II. Alphabetisches Sachregister.

A.

B.

C.

D.

E.

F.

I.

K.

N.

T.

U.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.